15 Année — N° 726

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

17 Août 1912

VIE AU GRAND AIR

ANDRÉ BEAUMONT CHAMPION DE L'HYDRO-AÉROPLANE

André Beaumont vient d'établir le record du voyage sur son canot volant Donnet-Lévêque, de Paris à Boulogne-sur-Mer en suivant la Seine et les côtes de la Manche

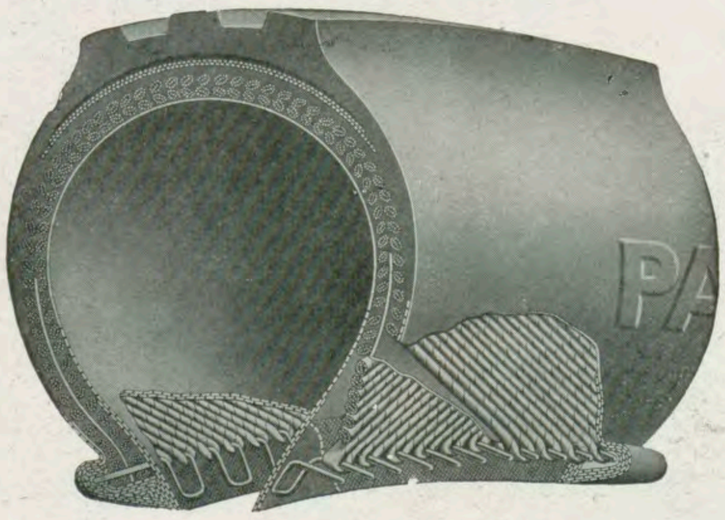
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

OBJECTIFS LACOUR-BERTHIOT

PNEUS A CORDES

PALMER



Coupe du pneu Palmer à nervures montrant les deux couches de cordes et le mode de fixation du talon.

SOCIÉTÉ DES PNEUMATIQUES PALMER
(The Palmer Tyre Ltd)

PARIS — *152, Avenue Malakoff* — *PARIS*

Téléphone : 699-65 — Télég. : Tyricord-Paris

CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

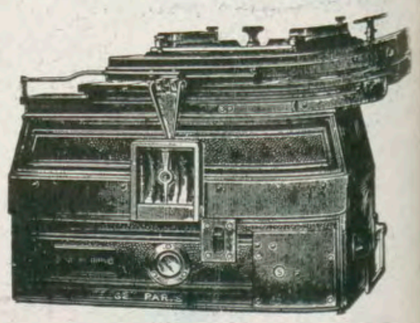
Lire "MUSICA"
Paraissant le 1er de chaque mois

MÉDAILLES
BRELOQUES
INSIGNES
MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE
A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans
Téléphone 911-86
Envoi franco du catalogue n° 4

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
DE HAUTE PRÉCISION

Les **SPIDOS** et **STÉRÉOSPIDOS**

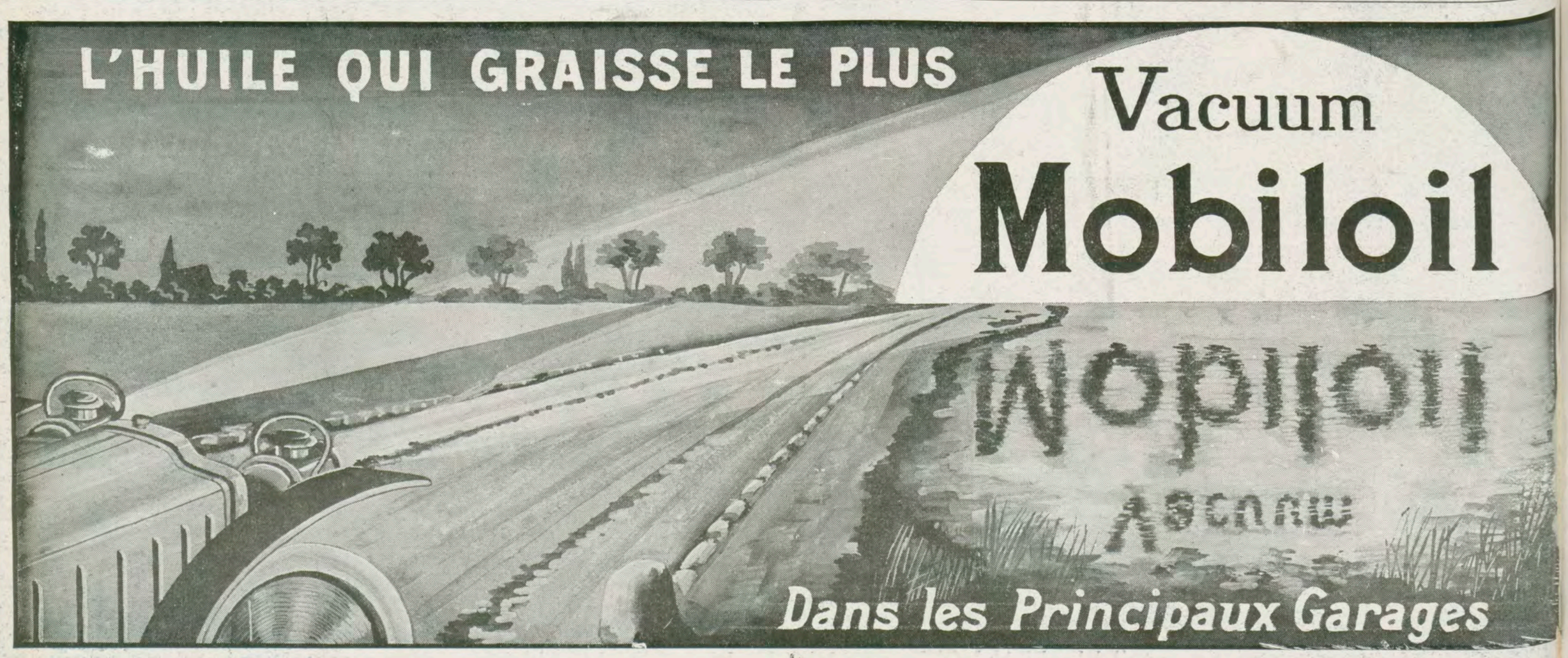


Constituent le type PARFAIT de l'appareil à main et répondent à toutes les EXIGENCES

Tous nos Modèles permettent l'obtention d'épreuves en **noir** et en **couleurs**

CATALOGUE GÉNÉRAL N° 8, FRANCO SUR DEMANDE ADRESSEE AUX

Etablissements Gaumont
Société Anonyme au Capital de TROIS MILLIONS de Francs
57, 59, Rue St-Roch (Avenue de l'Opéra) — **PARIS (1er)**



La Vie au Grand Air

N° 726 — 17 Août 1912

ABONNEMENTS :
France .. .. 24 francs.
Étranger .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. August 17 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande

AUDEMARS, GARROS ET LEBLANC PARTENT FAIRE DE LA HAUTEUR EN SPHÉRIQUE

Garros va s'attaquer bientôt au record du monde de la hauteur en aéroplane, que lui a ravi l'Autrichien Blaschke. Mais, pour s'entraîner à supporter les hautes altitudes, il a fait une ascension de hauteur dans un sphérique piloté par son ami Alfred Leblanc. Notre photographie est prise à Saint-Cloud, au moment du départ du *Walhalla*. Audemars, qui était également du voyage essaye les masques à oxygène.

LES RAIDS AÉRIENS DE LA SEMAINE

BRINDEJONC DES MOULINAIS VA DE PARIS A ATTENDORN — L'ESCALE DE REIMS

En vue de la quatrième prime de la coupe Pommery, Brindejonc des Moulinais s'envolait le 8 Août de Villacoublay sur son Morane Saulnier il comptait gagner Berlin le même jour, mais la pluie le forçait à interrompre son voyage à Attendorn (Westphalie) après avoir couvert près de 650 kil. (Hélice Chauvière).

ANDRÉ BEAUMONT VOLE DE PARIS A BOULOGNE EN HYDRO-AEROPLANE — L'ESCALE DE BOULOGNE

André Beaumont est parti le 9 août de Bezons, à destination de Londres ; il arrivait au Havre après une escale sur l'eau en face de Quillebœuf ; Du Havre, il longeait la côte jusqu'à Boulogne, il s'arrêtait après avoir couvert près de 400 kilomètres ; le lendemain, il capotait alors qu'il évoluait dans le port de Boulogne.

SOMMAIRE

Beaumont, champion de l'hydro-aéroplane. Couverture
Audemars, Garros et Leblanc partent faire de la hauteur en sphérique 631
Les raids aériens de la semaine. 632
Les deux hiérarchies 633
Les gages de sécurité en aéroplane, par ROLAND GARROS. 633
De Sébastopol à Saint-Pétersbourg, par le lieutenant DIBOVSKY 633
Autour du Mont-Ventoux, par GEORGES PRADE 634
Une lettre par UN COMMISSAIRE. 634
Des femmes traversent Paris à la nage. 635
Le Carnet du sportsman 636
Le Concours anglais d'aviation militaire 637
Le meeting annuel du Mont Ventoux. 638-639
Le baptême de l'air d'un ministre. 640
Le Piolet, par GEORGES CASELLA. 641
Le Coach par G. LEFÈVRE. 641
Les tournois d'escrime, par JOÉ BRIDGE. 641
Le Petit Dictionnaire sportif. 642
Le Bloc-Notes de la semaine. 643
Etalons vainqueurs, par RENÉ RIONDET 644
La grande semaine à Deauville par STUART. 644
Les grandes régates de Cowes. 645
Les courses à Deauville 646
Le Concours de Jeffries. 647-648

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

LE CARNET MULTIPRIMES

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50 ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

ABONNEMENTS COMBINÉS

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

LES DEUX HIÉRARCHIES

On a nommé, l'autre jour, Paul Fort, prince des poètes, en remplacement de Léon Dierx, qui remplaçait lui-même Stéphane Mallarmé, successeur du pauvre « Lélian ».

On songe à élire — peut-être est-ce fait déjà — Hans Ryner, prince des Conteurs. Demain, on nous désignera sans doute un prince des critiques, un prince des philosophes ou des philologues.

Dans cette voie pourquoi s'arrêter ?

Sur ce, je me — et je vous — demande : cette passion nouvelle de hiérarchie littéraire ne coïncide-t-elle pas trop exactement avec l'avènement du sport — lequel, avant tout, vise à classer hiérarchiquement les valeurs de l'arène — pour qu'entre les deux phénomènes, il soit logique de voir mieux qu'une coïncidence?

Car la hiérarchie, cette mise exacte de chacun à son juste rang, c'est la raison d'être supérieure du sport et sa noblesse qui affirme, dans le domaine physique, notre besoin d'ordre, de vérité.

Quand dix hommes en pleine forme, se sont rencontrés dix fois, même une fois, et que l'un d'eux a régulièrement battu les autres, nous sommes bien forcés, quelles que soient nos préférences, de le tenir pour le meilleur. Personne n'a le droit de douter que Carpentier soit aujourd'hui le premier boxeur français et européen ; Bouin le premier pédestrian de France ; avant Stockholm j'aurais dit : du monde ; et qui prétendrait mettre un de nos nageurs sur le même rang que Billington, prouverait simplement qu'il ne connaît rien des choses de la nage. Tout n'est pas clair et net dans le monde sportif ; cela du moins est bien net et clair.

Combien différente, la hiérarchie littéraire ou artistique, qui ne repose, elle, que sur un vote, plus ou moins compétent ; qui ne traduit qu'une impression personnelle, qui n'est, d'un mot, que subjective! Je vous accorde que le poète des « Ballades françaises » est un subtil et mystérieux musicien du verbe rythmé : mais accordez-moi qu'il est permis de lui préférer — sans être un barbare — un Francis Jammes, un Viellé Griffin, un Laurent Tailhade, un Adolphe Retté, un Le Cardonnel.

Tout de même, le sport imposant ses mœurs, ses rites, son genie à la littérature, quel triomphe du sport!

AVIATION

Les gages de sécurité en aéroplane

Garros émet une théorie nouvelle, fruit de ses expériences.

Je crois que la sécurité d'un appareil d'aviation est fonction de quatre facteurs :

1° L'équilibre ;
2° La sûreté du moteur ;
3° La solidité ;
4° L'excédent de puissance.

1° **L'équilibre.** — Par terre, l'appareil doit être en bon équilibre sur ses roues : la mauvaise position des roues entraîne tendance à capoter ou difficulté de départ.

En l'air, l'appareil doit être en bon équilibre sur ses centres de sustentation. Un mauvais équilibre donne un mauvais rendement et surtout la tendance à « s'engager ».

On dit d'un appareil qu'il *s'engage* lorsque, dans certaines positions, il cesse d'obéir aux commandes. Le cas le plus fréquent est celui de l'appareil qui ne se redresse plus, quand il a dépassé un certain angle de descente : le résultat inévitable est la chute.

Un appareil qui *s'engage* peut voler longtemps sans accident si l'angle fatal laisse assez de marge pour les descentes ordinaires, mais, un jour, on atteint volontairement ou forcément cet angle, et c'est la catastrophe.

Quoique les conditions de bon équilibre soient connues des principaux constructeurs, on fait encore des appareils qui, sans être très dangereusement équilibrés, le sont peut-être mal.

2° **La sûreté du moteur.** — Toutes les fois qu'il y a panne de moteur, le danger est proportionnel aux difficultés de l'atterrissage forcé.

En cas de guerre, la panne peut livrer à l'ennemi l'aviateur, son appareil, peut-être des renseignements d'une valeur inestimable. Les moteurs français sont jusqu'à présent les meilleurs de beaucoup et c'est une des principales causes de notre supériorité dans l'air : mais il reste bien des progrès à faire, notamment en ce qui concerne la sûreté de marche.

Or, je crois qu'on pourrait en réaliser immédiatement de considérables : il faudrait stimuler les constructeurs en dotant de prix importants des concours de moteurs dont les règlements seraient élaborés non par des théoriciens, mais par les pilotes eux-mêmes. Et c'est vers ce but que l'Association Amicale des Aviateurs devra, dès le début, porter ses efforts.

Les constructeurs n'ont actuellement aucun intérêt à faire mieux, parce qu'ils n'ont aucune concurrence : faisant mieux, ils seraient obligés de vendre encore plus cher, au risque de restreindre leurs débouchés. On arrive presque à cette conclusion que les fabricants ont *intérêt à ne pas faire mieux!*

D'autre part, on ne vérifie pas assez soigneusement, en général, les moteurs dont on se sert. Les mécaniciens sont incompétents ou négligents, surtout dans l'armée, et les aviateurs sont ignorants en mécanique.

Une école de mécaniciens spécialistes est à créer, et l'éducation des pilotes est à faire au point de vue moteur. Je crois qu'on peut diminuer de 25 p. 100 les pannes des moteurs actuels, simplement par une mise au point toujours parfaite.

3° **Solidité.** — Un appareil doit évidemment être le plus solide possible : il doit présenter en tout cas un maximum de solidité : être incassable dans l'air à la vitesse normale, plus une marge de sécurité, quel que soit l'état atmosphérique. Mais il importe de le renforcer très judicieusement pour éviter la grave erreur du poids excessif.

Le poids est un danger. Comme contraire au quatrième élément de sécurité : l'excédent.

4° **L'excédent de puissance.** — On peut le définir la puissance de sustentation disponible sur un appareil au-delà de celle strictement nécessaire à maintenir l'appareil dans l'air. Cet excédent permet des départs en mauvais terrain, supprime le danger d'une faiblesse de moteur, de l'arrêt d'un cylindre, arme surtout le pilote contre les remous. Or, la défense contre les éléments, n'est-ce pas le vol même ?

L'homme aura conquis définitivement l'atmosphère quand il pourra s'y maintenir avec une parcelle seulement de sa force disponible. La véritable importance de l'excédent est MÉCONNUE des constructeurs.

Quant à la vitesse, c'est de la pure inconscience de soutenir qu'elle est facteur de sécurité : elle est évidemment et incontestablement *un danger*. Elle est intéressante à tous les autres points de vue et c'est un progrès de l'augmenter, à condition de trouver en même temps des remèdes contre le *péril qu'elle comporte :* il faut surtout éviter cet écueil de la vitesse obtenue par la diminution excessive des surfaces portantes.

C'est la formule, hélas! à la mode des bolides sans ailes... et sans défense, car ils sont tangents pour excès de poids au mètre carré.

Il semble que l'expérience du Circuit d'Anjou aurait dû empêcher n'importe qui de soutenir encore que les appareils de vitesse étaient aussi ceux du mauvais temps, mais il serait trop simple de se rendre à l'évidence.

La vitesse est vraiment un progrès vers l'utilité : c'est aussi un progrès contre la sécurité, jusqu'à ce que l'on y ait trouvé remède.

ROLAND GARROS.

De Sébastopol à Saint-Pétersbourg (1)

Le carnet de route du lieut[t] Dibovsky.

(Suite.)

J'APERÇUS une large route et, à côté, un champ de blé. J'avais l'intention de me poser sur cette route, mais à ce moment passait une file de charrettes. Je pris alors le parti, comme je l'avais déjà fait une fois, de descendre dans le champ; mais au moment de toucher le sol, les roues de mon Nieuport s'enfoncèrent dans la terre détrempée. L'élan de l'aéroplane étant encore assez grand, le choc fut brusque et nous capotâmes.

Heureusement, le choc fut amorti par les herbes et nous nous dégageâmes de l'appareil sans trop de mal. Les paysans accourus nous aidèrent à redresser l'aéroplane et à le conduire sur la route. Bien qu'il fut complètement retourné, il n'y avait de cassé que l'hélice en bois et trois rayons d'une aile. Nous demandâmes une nouvelle hélice à Sébastopol ; elle arriva le lendemain, et nous fûmes prêts à repartir. Mais le vent et la pluie nous en empêchèrent encore. Enfin, le 19 juin, à 5 heures du soir, je me dirigeai vers Kharkov, suivant ainsi les instructions du chef de mon école de faire l'étape d'Alexandrovsk à Kharkov sans escale.

LE L[t] DIBOVSKY FÊTÉ A MOSCOU

A Alexandrovsk, mon mécanicien était tombé malade à la suite des privations que nous avions endurées, je dus donc le renvoyer à Sébastopol et demander son remplacement par un autre. En attendant, je continuai le voyage seul. Durant cette distance relativement courte, de 330 kilomètres, qui restaient à faire jusqu'à Kharkov, le temps varia à plusieurs reprises; tantôt il pleuvait, tantôt il ventait, et le vent lui-même changeait plusieurs fois de direction.

Avant d'arriver à Kharkov, j'aperçus des forêts, et je m'élevai à 600 mètres. Le soleil s'était couché et la nuit tombait. J'aperçus, auprès du chemin de fer, une très belle église. C'était celle élevée en souvenir du miraculeux salut de la famille impériale, près la station Borki. Cependant, la nuit descendit complètement et je ne voyais toujours pas Kharkov. Le vent soufflait du nord et entravait le vol de l'appareil. Enfin, j'aperçus de

(1) Voir le N° 725.

la fumée, je descendis plus bas, et les lumières de la gare m'apparurent ; mais la même fumée, jointe au brouillard, cachait à ma vue les lumières de la ville. Bientôt la pluie commença à tomber, je fus aveuglé et je me demandai comment je retrouverais l'aérodrome. Aussi, je franchis à tout hasard la ville et me décidai à descendre dans un champ se trouvant à proximité d'une gare de marchandises. Pendant ma descente et avant que j'eus le temps de couvrir mon appareil, lui et moi, nous fûmes entièrement trempés. Une heure après, arriva une automobile amenant les membres de la section d'aviation locale.

Le lendemain soir, je me rendis par la voie des airs à l'hippodrome, et, à peine arrivé, je me sentis malade. Le médecin diagnostiqua un catharre aigu des intestins, causé par la mauvaise nourriture, comme ç'avait été le cas pour mon mécanicien. Après une journée de repos, je me sentis un peu remis, et je procédais sans tarder à l'inspection de mon moteur. Je fis des vols de 300, 400 et 500 mètres de hauteur, puis évoluai au-dessus de la ville. Mon moteur réglé, j'étais prêt à repartir, lorsque la pluie recommença à tomber. J'attendis un jour. Mais quand le lendemain j'allais reprendre mon vol, un orage éclata. Enfin, à 6 heures du soir, je m'élevai et, ayant rejoint la voie ferrée allant à Koursk, je continuai ma course.

Cette fois encore je ressentis tous les dangers de voler au-dessus de terrains marécageux et, à un moment donné, me trouvant à 200 mètres, je me vis rejeter par un coup de vent tout près du sol. La rafale devint si forte et ses coups si brusques que, malgré la stabilité extraordinaire du Nieuport, faisant plus de 100 kilomètres à l'heure, je dûs descendre pour passer la nuit auprès d'une halte de chemin de fer.

A l'aube, malgré la pluie qui empêchait de voir, je repartis et, grâce à la rapidité de mon appareil, je pus bientôt laisser derrière moi les nuages.

Cette fois, j'ai eu quelque difficulté à franchir de hautes montagnes, et, à peine étais-je de l'autre côté des sommets, qu'un orage me forca de m'arrêter près de la station Kleinmichelevo. L'orage dura toute la journée, augmentant toujours de force. Un calme relatif ne s'établit que vers le soir ; j'en profitai pour m'envoler vers Koursk et, à 6 h. 45, je me posais sur l'hippodrome de cette ville.

Le lendemain soir, après m'être approvisionné d'essence et d'huile, je partis pour Orel, dans le but de faire l'étape d'une traite; mais de nouveau l'orage et une forte averse me forcèrent de m'arrêter près de la station Glazounovka. Aussitôt l'orage passé, je repartis et bientôt je me trouvai sur l'hippodrome d'Orel.

En raison de l'heure tardive et la nécessité de mettre l'appareil en état, je remis la continuation de la course au lendemain. Et je continuai à voler au-dessus des vastes régions de l'immense Russie, me dirigeant toujours vers le lointain Nord.

(*A suivre.*) Lt de vaisseau DIBOVSKI.

AUTOMOBILE

Autour du Mont Ventoux

C'est la plus belle course de côte que l'on puisse rêver.

« Et s'il n'en reste qu'un, que ce soit celui-là ».

Nous n'avons vraiment pas en France le culte du classique, au moins en matière de sport, car, Dieu merci, ou que le diable nous emporte, il n'en est pas de même en littérature ou en théâtre. Nous n'avons jamais pu. dans le sport automobile surtout, mettre sur pied l'ombre d'un calendrier annuel où nous retrouverions avec joie les grandes épreuves. Une grande course de fond, une course de pure vitesse et une course de côte, courues tous les ans, à la même date, sur le même parcours, en feraient la base.

Or, il se trouve que nous avons en France la plus belle course de côte du monde, celle du Mont Ventoux, ce géant de la vallée du Rhône. J'en parle peut-être avec une tendresse suspecte, ayant été avec M. Masse, de Marseille, le « discoverer » de la fameuse côte, au point de vue automobile, s'entend. Mais je maintiens que nulle part au monde, on ne peut trouver quelque chose qui approche de la route célèbre. On dirait qu'on l'a construite pour nous. Tout d'abord, la route ne mène nulle part, elle finit à l'Observatoire. On est donc certain, en courant, de ne gêner personne et de n'être gêné par personne.

Il y a un poste de télégraphe à 20 mètres de l'arrivée, à l'Observatoire même, et il y en a un autre au départ, à Bedoin, si bien que l'on connaît l'heure à laquelle partent les voitures, avant qu'elles ne soient arrivées.

Enfin, il y a la côte. Le Ventoux est un immense animal qui semble couché sur la vallée et regarder le Rhône; autour de lui, rien, la plaine. Bedoin est à 300 mètres d'altitude, et le sommet du mont est à 1.900 mètres.

On débute par des paliers et par une rampe douce, de 3 à 4 p. 100, puis on arrive dans du 14 p. 100 authentique, de moyenne sur un kilomètre, on repart. dans du 8 à 9 p. 100, au milieu de lacets effroyables où il faut couper les gaz, ralentir et faire repartir le moteur, et l'on termine par un virage abracadabrant que suit un raidillon à 18 p. 100! Telle est la côte.

BOILLOT LE VAINQUEUR DU VENTOUX.

Si jamais épreuve de courte distance fatigue une voiture et la met à l'épreuve, c'est bien celle-là. Si l'Automobile-Club de France le voulait, il créerait un certificat officiel du Ventoux. A une époque où l'on demande à une voiture d'escalader les côtes pour faire du tourisme en montagne, et de les descendre sans danger, il serait agréable et rassurant pour le propriétaire d'une voiture de savoir que le type commercial, rigoureusement semblable à celui qu'il achète, a escaladé le Ventoux, côte connue et classique, en tant de minutes, et l'a redescendu en tant de minutes également, sans avoir touché aux freins. A la descente, ce ne serait pas la vitesse qui ferait prime, mais au contraire le temps maximum.

La situation du Ventoux se prête à merveille à des expériences de ce genre. On part d'Avignon, on fait une cinquantaine de kilomètres en palier par des routes poudreuses de Carpentras et de Bedoin et l'on attaque la côte qui a environ 20 kilomètres. Voilà un Brooklands naturel tout trouvé et que les Anglais auront de la peine à construire. J'ajoute que le touriste amoureux de tourisme pourrait, sans remords, accompagner sa voiture aux essais. Peu de panoramas valent celui qu'on découvre du haut de ce terrible Mont des Vents. On est sur la terrasse, comme dans un ballon, en face des Alpes. Nul sommet, à 150 kilomètres à la ronde ne vient borner la vue. En 1903 nous y fîmes, avec la première course, une excursion magnifique. Par un lever de soleil prodigieusement clair, nous vîmes le Mont-Blanc le mont Rose, la chaine de Belledone, les Alpes du Graisivaudan, et de l'autre côté, toute la vallée du Rhône splendide, les Cévennes, les Causses, et l'Aygouala. Et lorsque le soir le soleil couchant changea l'éclairage nous vîmes ses derniers rayons dorer la haute cime du Canigou, à la frontière d'Espagne. Du Mont-Blanc au Canigou, 125 lieues de pays!

Mais le pauvre Ventoux n'est pas sur la grande route de Nice, le visiter ferait perdre quatre heures au chauffeur pressé de faire une moyenne de Paris à Monte-Carlo. Vers Orange on tourne la tête à gauche. Quand on la tourne « qu'est-ce que cette montagne là-bas ? C'est le Ventoux? Je parie que c'est lui qui nous envoie ce sale courant d'air. Coucherons-nous à Nice ce soir ? » Et l'on passe.

GEORGES PRADE.

Une lettre

Réflexions sur la lettre que M. Esnault Pelterie adressa à la Chambre Syndicale Aéronautique.

Dans une lettre publiée récemment par les journaux sportifs, le sympathique président de la *Chambre syndicale des Industries aéronautiques* expose aux divers pouvoirs sportifs de l'aviation ses doléances et celles de ses collègues et il fait connaître les desiderata communs.

Ces desiderata sont au nombre de deux :

M. Esnault-Pelterie demande tout d'abord que les règlements des diverses épreuves d'aviation soient promulgués au moins six mois à l'avance, de façon à laisser aux constructeurs le temps nécessaire pour étudier et réaliser les appareils correspondant aux conditions du programme. C'est là un vœu parfaitement justifié, aussi bien en aviation qu'en automobile, et il serait certes à désirer que l'on pût donner, sur ce point, satisfaction à la Chambre syndicale intéressée. Mais la question est de savoir si la chose est possible. Or, nous craignons que, d'une façon générale, il n'en soit rien. Voici, en effet, comment les choses se passent.

Au mois de mars ou d'avril, une ville d'eaux quelconque met à la disposition d'un comité une somme de 50.000 francs, par exemple, pour organiser une épreuve d'aviation et elle demande à l'Aéro-Club, à l'Automobile-Club ou à la Ligue aérienne d'établir un règlement, mais elle impose la date de l'épreuve, qui dépend des convenances locales (1).

La Société à laquelle on s'est adressé peut faire toutes les objections possibles, démontrer que le délai est trop court, etc.; les organisateurs lui répondront en termes plus ou moins déguisés : « Nous donnons 50.000 francs pour qu'ils nous rentrent sous une forme ou sous une autre, et ils ne rentreront que si l'épreuve se court à telle date. Si cette date ne vous convient pas, tant pis pour l'aviation. Nous nous adresserons ailleurs! »

M. Esnault-Pelterie demande, d'autre part, que les règlements des épreuves soient, avant leur adoption définitive, communiqués à la Chambre syndicale afin que celle-ci puisse formuler ses avis ou desiderata.

S'il s'agissait simplement d'une consultation purement officieuse, nous n'aurions guère d'objections à faire, car la chose serait assez naturelle, mais il ne semble point qu'il en soit ainsi.

Voici, en effet, ce qu'écrit, à ce propos, M. Georges Prade, dans la *Vie au Grand Air* du 27 juillet :

« M. Esnault-Pelterie demande... qu'aucun programme de courses d'aéroplanes ne soit autorisé sans avoir reçu l'*agrément* de la Chambre syndicale. »

M. Prade a donc compris qu'il s'agissait de soumettre obligatoirement les règlements au *veto* des constructeurs intéressés. Et tel paraît bien être, en effet, le but de la lettre en question. Or, c'est là une prétention peu admissible. C'est faire renaître, en effet, sous une forme nouvelle, le démêlé classique du cordonnier et du client auquel son fournisseur veut imposer des chaussures qui lui déplaisent. L'organisateur qui paie n'acceptera pas la paire de chaussures, je veux dire le règlement, qui ne lui va pas.

Mais, à qui donc incombera la mission de prescrire :

1° Que « les règlements de courses ou de concours soient communiqués à la Chambre syndicale avant leur adoption définitive et leur promulgation » ;

2° Que ces mêmes règlements « soient obligatoirement promulgués au moins six mois avant la date fixée pour la course ou le concours » ?

Cela ne peut être qu'au pouvoir sportif homologuant *définitivement* les règlements, c'est-à-dire à la *Commission sportive aéronautique*. Or, les statuts mêmes de la C. S. A. font de celle-ci uniquement un tribunal sportif et ne lui donnent en aucune façon le droit d'intervenir dans les cas prévus par M. Esnault-Pelterie. Si elle intervenait, elle sortirait de son rôle officiel et il nous paraît peu vraisemblable qu'elle se décide à le faire.

Certes, nous comprenons fort bien l'état d'âme des constructeurs. Il leur serait évidemment plus agréable de se partager à leur gré, et sans avoir à déployer de fâcheux efforts, les prix que les divers organisateurs sont disposés à leur offrir, mais ceux-ci seraient les dernières des *poires* s'ils se laissaient faire et il n'est guère à présumer qu'ils se résignent à un rôle de ce genre ; Ils se diront en effet que le maître, c'est celui qui tient les cordons de la bourse. Si donc le syndicat veut être maître de faire des règlements à sa convenance, le seul moyen pour lui d'y parvenir est d'ouvrir sa bourse ; si c'est lui qui fournit l'argent, nul ne trouvera mauvais qu'il établisse les règlements à son gré, mais si ce sont les autres qui paient, il faudra en passer par leurs volontés. Au surplus, nul n'est jamais forcé de prendre part à une course et surtout à une course dont le réglement lui paraît déraisonnable. Le cas échéant, les intéressés n'ont donc autre chose à faire qu'à s'abstenir ; ce faisant, ils échapperont à cette « formidable désorganisation des ateliers » dont parle M. Esnault Pelterie, ils ne compromettront point d'une façon fâcheuse l'heureux essor de leur production croissante et ils n'auront point l'amer regret « de retarder l'exécution des commandes de la Guerre ».

Nous conclurons en disant que les commissions chargées d'établir les règlements, agiront sagement en publiant ceux-ci le plus longtemps possible avant les épreuves et qu'elles feront bien, d'autre part de prendre l'avis préalable des constructeurs, mais cet avis ne saurait en rien les enchaîner.

Quant à édicter sur ces divers sujets des prescriptions fermes, les pouvoirs sportifs s'en garderont bien, car ce serait non seulement faire œuvre déraisonnable, mais encore aller directement contre les intérêts de l'aviation et risquer d'en retarder les progrès.

UN COMMISSAIRE.

(1) C'est ce qui se passait, il y a quelque jours pour Aix où un concours d'hydro-aéroplanes devait avoir lieu au début de septembre. Le 2 août, le montant de la subvention n'était pas encore définitivement arrêté et le règlement n'avait pu encore paraître.

DES FEMMES TRAVERSENT PARIS A LA NAGE

RENEE DARDÈRES GAGNANTE DE L'ÉPREUVE

Renée Dardères, qui a couvert en 1 h. 48 s. les 4 kil. 500, n'a que 12 ans et demi.

DEUX CONCURRENTES PRENNENT LE DÉPART

Dimanche dernier s'est disputé de l'écluse de la Monnaie à l'île des Cygnes le championnat féminin de Natation.

L'ARRIVÉE DE RENÉE DARDÈRES

Partie à 2 h. 44 m. 30 s. en même temps qu'Yvonne Degraine, la petite Renée Dardères n'a pas été rejointe ; elle a nagé sans défaillance, encouragée par les ovations de la foule.

HENRIETTE HOSS, LA SECONDE

Henriette Hoss finissait à 40 mètres de la petite Renée Dardères; elle n'avait pris le départ qu'à 2 h. 56 m. 30 s.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 18 AOUT. — *Aviron.* — Genève. Championnats d'Europe.

DIMANCHE 18 AOUT. — *Natation.* — Joinville. Championnat professionnel.

DIMANCHE 18 AOUT. — *Hippisme.* — Deauville. (Grand Prix).

LUNDI 19 AOUT. — *Tennis.* - Tournois d'Houlgate.

LUNDI 19 AOUT. — *Hippisme.* — Deauville, (handicap de la Manche),

MERCREDI 21 AOUT. — *Hippisme.* — Deauville. (Grand handicap).

SAMEDI 24 AOUT. — *Aviation* — Saint-Malo. Meeting d'hydro-aéroplanes.

Les attaques contre l'aviation coloniale sont injustes et antipatriotiques.

Un journal du soir, qui fait autorité cependant, le *Temps*, a publié il y a quelques semaines, une violente attaque contre l'aviation aux colonies dans laquelle l'auteur prétendait que nos aviateurs ne pouvaient accomplir que des vols psortifs dans ces contrées lointaines. U tolle général a répondu à ces affirmations qui n'étaient échafaudées sur aucune base sérieuse. Elles prouvaient simplement que l'écrivain qui les formulait n'était nullement au courant des randonnées accomplies par nos pilotes tant au Maroc qu'en Algérie, Tunisie, Sahara, Afrique Occidentale, Madagascar et Indo Chine. A part ça...

Et Brégi allant avec passager de Casablanca à Fez, soit 280 kilomètres ? Et le capitaine Clavenad, les lieutenants Do-Hu, Trétarre, Van den Vaero accomplissant plusieurs fois aller et retour le voyage de Casablanca à Rabat (100 kil.), malgré la force d'inertie des bureaux ? Et les lieutenants de Lafargne et Reimbert qu'une juste croix de chevalier de la Légion d'honneur vient de récompenser de leur beaux vols de Biskra à Touggourt avec un passager chacun (550 kil. aller et retour) et de Biskra sur Ouargla et retour ? Et les voyages de Serviès à Oudjda, de Taourirt à El-Aïoum-Sidi Mellouk ? Ceux du lieutenant Féquant et de l'administrateur colonial Carles à Saint-Louis, et de M. Bambey à Dakar (240 kil. aller et retour) ? Les envolées de l'administrateur Raoult à Madagascar ? Sont-ce là des randonnées sportives ? N'est-ce pas la plus belle preuve de la vitalité et de la nécessité de l'aviation ?

Nos aviateurs montent à 6.000 mètres d'altitude en sphérique.

Nos lecteurs ont déjà vu, en première page, le départ du sphérique le *Walhalla* qui enleva à son bord, le 9 août, les aviateurs Alfred Leblanc, Garros, et Audemars.

Garros, qui se prépare à enlever au lieutenant autrichien Blaschke le record d'altitude en aéroplane qu'il a lui-même détenu, avait, en effet, prié son camarade Leblanc de le piloter dans la haute atmosphère jusqu'à 6.000 mètres. Il désirait savoir, par expérience, si une telle hauteur n'aurait pas sur son organisme de graves conséquences.

Elevé à 2 h. 37 de l'après-midi, le *Walhalla* ne tarda pas à percer un épais plafond de nuages pour atteindre, à 4 h. 45, l'altitude de 6.000 mètres où il flotta en équilibre quelques instants. Munis de masques à oxygène, les aviateurs-aéronautes ne ressentirent que quelques bourdonnements d'oreilles. A 5 h. 50, le sphérique regagnait, sans incidents, le sol à Châtillon-sur-Marne. Nous donnons dans le carnet du sportsman le diagramme du voyage des trois aviateurs.

Du danger des ascensions aux hautes altitudes.

Le record du monde de la hauteur en sphérique est détenu, depuis le 31 juillet 1901, par deux savants allemands. Ce jour-là, en effet, les docteurs Berson et Suring réussirent à gagner l'altitude énorme de 10.500 mètres, à bord d'un gigantesque ballon gonflé à l'hydrogène pur : *le Preussen* (8.400 mètres cubes). Encore que le *Preussen* ait été minutieusement et scientifiquement gréé pour une expérience de ce genre, que les docteurs Berson et Suring s'y fussent logiquement entraînés, ces aéronautes subirent, depuis 9.000 mètres, un malaise qui s'accentua jusqu'à l'évanouissement. Fort heureusement, le docteur Berson put soupaper avant de perdre connaissance. Ils subirent, en outre, un froid inouï. dont le maximum atteignit —40 degrés centigrades. Aussi grelottaient-ils sous leurs épaisses fourrures.

Par suite de la dépression atmosphérique, le danger, lors des ascensions dites d'altitude, commence à 5.000 mètres. A une demi-atmosphère — 5.500 mètres — l'homme se trouve dans la même situation que s'il respirait, au niveau de la mer, un air contenant 10 o/o d'oxygène au lieu de 20 o/o, quantité normale. Mais les inhalations d'oxygène pur, grâce à l'appareil inventé par M. Cailletet (de l'Institut), lui permettent de dépasser de beaucoup cette zone au-delà de laquelle les ailes de la mort commencent à battre dans le sillage des ballons.

Cependant à partir de 10 000 mètres, la science devient impuissante. La dépression est alors telle qu'il en résulte une expansion de gaz contenus dans le corps humain. Ainsi s'explique l'évanouissement de Berson et Suring.

Cette expansion permettrait à la mort, malgré la respiration artificielle, d'envahir la nacelle de la bulle perdue dans l'immensité. Sans qu'il soit obligé de naviguer au-delà de 5.500 mètres, où les ballons, d'ailleurs, ne s'aventurent que bien rarement, l'aéronaute constate que la partie supérieure de son corps, exposée au soleil, est brûlante, tandis que ses jambes et ses pieds se glacent dans l'ombre de la nacelle, et le néophyte s'étonne à la fois de l'exagération de ce froid et de cette chaleur. Cela tient à ce que les couches de l'atmosphère sont diathermanes, c'est-à-dire qu'elles laissent passer, sans les retenir, les rayons du soleil. Au contraire, l'air athermane, plus dense, des basses régions, emmagasine les calories.

En France, les plus remarquables ascensions d'altitude des ballons sphériques sont dues à MM. Jacques Balsan et Maurice Bienaimé. D'autre part, le docteur Crouzon, également pilote de l'Aé, C. F., a tenté et réussi dans la haute atmosphère, de curieuses et fort intéressantes expériences au point de vue physiologique.

La Coupe Femina, se courra cette année en coupe challenge.

La Coupe d'aviation féminine, dite Coupe *Femina* se courra cette année encore. L'objet d'art d'une valeur de 2.000 francs que notre directeur M. Pierre Lafitte a choisi comme enjeu passera entre les mains de l'aviatrice munie du brevet de pilote qui, à la date du 31 décembre 1912 à minuit aura parcouru en France ou à l'étranger la plus longue distance dans un vol sans escale. Si cette aviatrice a la chance de gagner la Coupe trois fois, elle en sera définitivement détentrice.

Voilà qui nous présage une nouvelle floraison d'aviatrices fameuses, des Hélène Dutrieu, des Marvingt, des Pallier, des Jeanne Herveu, etc...

L'auto-polo, c'est un sport qui va faire fureur chez les Américains.

C'est le sport à la mode, du moins est-ce le sport dernier cri, il nous vient d'Amérique évidemment, c'est même dans ce seul pays que l'on a pu assister à l'unique course de ce genre.

Wichita, une petite ville de l'état de Kansas eut la primeur de ce jeu qui ne brille pas spécialement par la douceur; on en jugera par la description suivante: chaque équipe est composée de quatre automobiles, des automobiles spécialement construites, de petite taille, presque au ras du sol pour avoir plus de stabilité et avec cela très souples et très rapides. Dans chaque voiture, un joueur s'installe, rembourré des pieds à la tête et armé d'un énorme maillet de polo assez lourd pour assommer un bœuf: un chauffeur se met au volant, les joueurs se placent à cent mètres les uns des autres et un arbitre jette la balle constituée par une énorme boule de bois.

Inutile de dire qu'un service d'ambulance est indispensable. Chaque partie en effet provoque quelques accidents plus ou moins sensationnels: c'est ainsi que dans celle que nous racontons, plusieurs partenaires eurent les côtes enfoncées, les jambes brisées et le maxillaire fracturé.

C'est croyons-nous le jeu le plus dur qu'on ait connu jusqu'à présent.

Le choix des coureurs cyclistes pour le championnat du monde est curieux.

La France sera représentée aux prochains championnats du monde cyclist qui doivent se disputer en Amérique. Et comment,.. ne manquerait pas d'ajouter le gavroche des populaires. Friol, Perchicot et Dupuy défendront les chances des professionnels et, — attendez que je cherche le nom dont je ne me souviens pas, — Pédron sera l'amateur! Friol, bien entendu, est le plus qualifié de nos pros, quoique Hourlier et Pouchois soient aussi capables que lui de nous valoir une victoire. Et ç'aurait été là un trio intéressant, pour ainsi dire invicible. Perchicot est champion de France, il a le maillot tricolore, sa présence là-bas sans être indispensable, n'était pas ridicule. Mais Dupuy? Et surtout Pédron? Ce noble pur qui suit les règlements de l'U. V. F. sur l'interdiction de la publicité pour les amateurs, jusqu'au point d'être ignoré de tous, sauf de sa famille.

De plus, pas un de nos stayers ne sera envoyé en Amérique pour le championnat de demi-fond : ni Darragon, ni Guignard, ni Sérès, ni Lavalade c'est-à-dire les meilleurs hommes de la spécialité.

140 kilomètres en 11 heures, c'est le raid hippique d'un officier général.

C'est à cheval, que ce raid fut accompli non par un jeune homme entraîné et rompu à tous les sports mais bien par un de nos officiers généraux, le général de Contades.

Celui-ci partit de Lunéville un beau matin à 4 h. 1/2, suivi de son ordonnance, tranquillement, comme s'il allait faire une petite promenade matinale : il arrive à Pont-à-Mousson: le soleil commence à chauffer. Il passe à Nancy, arrêt d'une heure pour déjeuner : l'après-midi le voit aux Rosières-aux-Salines: sur les 5 heures il trotte sous les ombrages de la forêt de Vitrimont et à 7 heures frais et dispos, et *son cheval en parfait état* il rentre à Lunéville.

Voilà un exploit trop beau pour être passé sous silence, qui prouve que le cadre de nos officiers généraux est loin d'être composé de podagres, et que bien des anciens pourraient donner des leçons aux jeunes.

Quant au point de vue sportif, un cheval qui peut accomplir 140 kilomètres en 11 heures est une bête tout à fait supérieure.

La saison prochaine nous compterons, dit-on, un nouveau club de rugby.

Voilà une nouvelle qui, si, elle est confirmée est appelée à faire du bruit dans le monde sportif.

Le dirigeant d'un club de rugby de première série, mécontent du sort qui lui est fait dans sa société, serait disposé à donner sa démission et songerait à fonder un club, dont les membres se livreraient aux seules douceurs du ballon ovale. Le Rugby Club de Paris devrait certainement faire quelque chose de bien.

Le mois d'août, mois des tentatives de la traversée de la Manche.

Nous signalons tout particulièrement aux lecteurs un excellent moyen de faire parler de soi, il s'agit en l'occurence d'annoncer que l'on va tenter la traversée de la Manche à la nage.

C'est le cas d'une miss Américaine, fort jolie ma foi. Quand donc comprendra-t-on qu'il est ridicule pour une femme d'essayer une telle performance et que seuls des phénomènes comme Burgess sont capables de mener à bien une telle entreprise ?

M. Lépine réglemente longuement la locomotion aérienne.

Il est désormais interdit aux pilotes d'atterrir dans l'enceinte de Paris, de même qu'à moins de 500 mètres des agglomérations du département de la Seine, exception faite pour les champs d'aviation autorisés par l'administration et aux jours et heures indiqués par elle. Les aéroplanes ne peuvent traverser Paris et les communes du département de la Seine qu'en se tenant à une altitude telle qu'en cas d'arrêt du moteur, ils puissent, descendant en vol plané, atterrir en dehors des agglomérations. En cas d'atterrissage dans le département de la Seine sur un emplacement autre que celui des champs d'aviation autorisés le pilote ne pourra effectuer un nouveau départ qu'après avoir obtenu une autorisation spéciale du préfet de police.

Telle est cette nouvelle réglementation qui, dans la plupart de ses points, semble parfaite.

Mais là où nous ne sommes plus d'accord avec la nouvelle ordonnance, c'est en ce qui concerne l'autorisation spéciale à demander au préfet de police pour effectuer un nouveau départ lorsque la descente se sera faite sur un emplacement non autorisé. Nous espérons même que M. Lépiue modifiera cet article difficile à appliquer.

Nouvelle à la main.

Un de nos bons aviateurs ne possède qu'un seul défaut, mais avec obstination, l'avarice. Jamais on ne l'a vu offrir quoi que que ce soit. Pas la moindre bouteille de champagne, pas le plus petit bock. Aussi ses camarades l'ont-ils surnommé :

« Rat-rat avis ! »

Et comme il ne sait pas comment ils l'orthographient, le pilote est très fier de ce surnom.

JOCKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 5 AU 12 AOUT 1912

AVIATION

JEUDI 8 AOUT — Attendorn. — L'aviateur Brindejonc des Moulinais, en tentant le raid Paris-Berlin, vole jusqu'a Attendorn (650 kil. de Paris).

VENDREDI 9 AOUT. — Boulogne. — André Beaumont vole de Paris à Boulogne en hydro-aéroplane, suivant la Seine jusqu'au Havre et la côte du Havre à Boulogne.

SAMEDI 10 AOUT — Le Crotoy. — Gastinger vole d'Issy-les-Moulineaux au Crotoy en 4 heures. La pluie l'empêche de continuer son voyage vers Londres

DIMANCHE 11 AOUT. — Châlons. — *Aéro-Cible Michelin* :

Le lieutenant Bousquet réussit à jeter 5 projectiles de 900 mètres de haut.

Le lieutenant Renault lance 12 projectiles de 300 mètres de haut.

Le lieutenant américain Scott, à bord du biplan de Gaubert, réussit à jeter 8 bombes de 900 mètres de haut, dans l'intérieur de la cible.

AUTOMOBILE

DIMANCHE 11 AOUT. — Bédoin. — La course de côte du Mont-Ventoux a été gagnée par Boillot qui a couvert les 21 kil. 600, en 17 m. 46 s. (record) l'ancien record appartenait à Bablot depuis 1910 avec 18 m. 4 s.

HIPPISME

LUNDI 5 AOUT. — Caen. — *Grand Saint-Léger de France* (3 000 mètres, 15.000 francs) : 1. Saint Ange III, à M Edouard Kann (J Childs); 2. Relique; 3. Cancan II. — P. M. : gag. : 11 francs; pl : 6 fr 50, 8 fr. 50.

MERCREDI 7 AOUT. — Deauville. — *Prix des Villas* (2.000 mètres, 20 000 francs) : 1 Kabrérolles à M H. Meyer (Rovella); 2. Foxling; 3. Qui. — P. M. : gag. : 573 fr.; pl. 91 fr., 20 fr., 27 fr.

VENDREDI 9 AOUT. — Deauville. — *Prix de Réservoirs* (2 000 mètres, 5.000 francs) : 1. Ténors à M. James Hennessy (J. Reiff); 2. La Choisille, 3 Nickel — P. M : gag. : 91 fr. : pl. : 37 fr. 50, 17 fr. 50, 43 fr. 50.

Prix Hocquart (3.000 mètres, 20 000 francs) ; 1. Aloës III, à M. A. Aumont (G. Stern); 2. Made in England; 3. Rasoir. P. M : gag. : 55 fr : pl. : 21 fr., 34 fr. 50, 105 francs.

DIMANCHE 11 AOUT — Deauville — *Prix Florian de Kergorlay* (3 400 mètres, 4.000 francs) : 1. La Française, à M Aumont (M Henry); 2. Saint Ange III; 3. Basse Pointe — P. M. : gag. : 120 fr. 50; pl. 70 fr. 50, 49 fr 50, 22 francs.

YACHTING

MARDI 6 AOUT. — Cowes. — *La Coupe du Roi* : 1. Le *Cariad*, à Lord Dunraven; 2. *Le Valdora*, à Sir William Cortan.

VENDREDI 9 AOUT. — Cowes — *Handicap* (Schooners) : 1. *Waterwitch*.

Course du London Yacht Club (8 mètres) : 1. *Ventaria*.

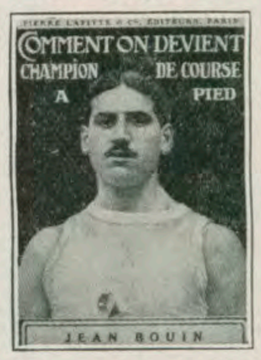
LAWN-TENNIS

LUNDI 5 AOUT. — Dieppe. — *Championnat simple* : Bergman bat Manset, 6-2, 6-3, 6-1.

Championnat double : Bergman-Bissing battent Manset-Wink, 6-2, 6-3, 6-4.

Championnat double mixte : Bergman-Mlle Broquedis battent Bissing-Mlle Tephany, 6 2, 6-3.

CE QU'IL FAUT LIRE

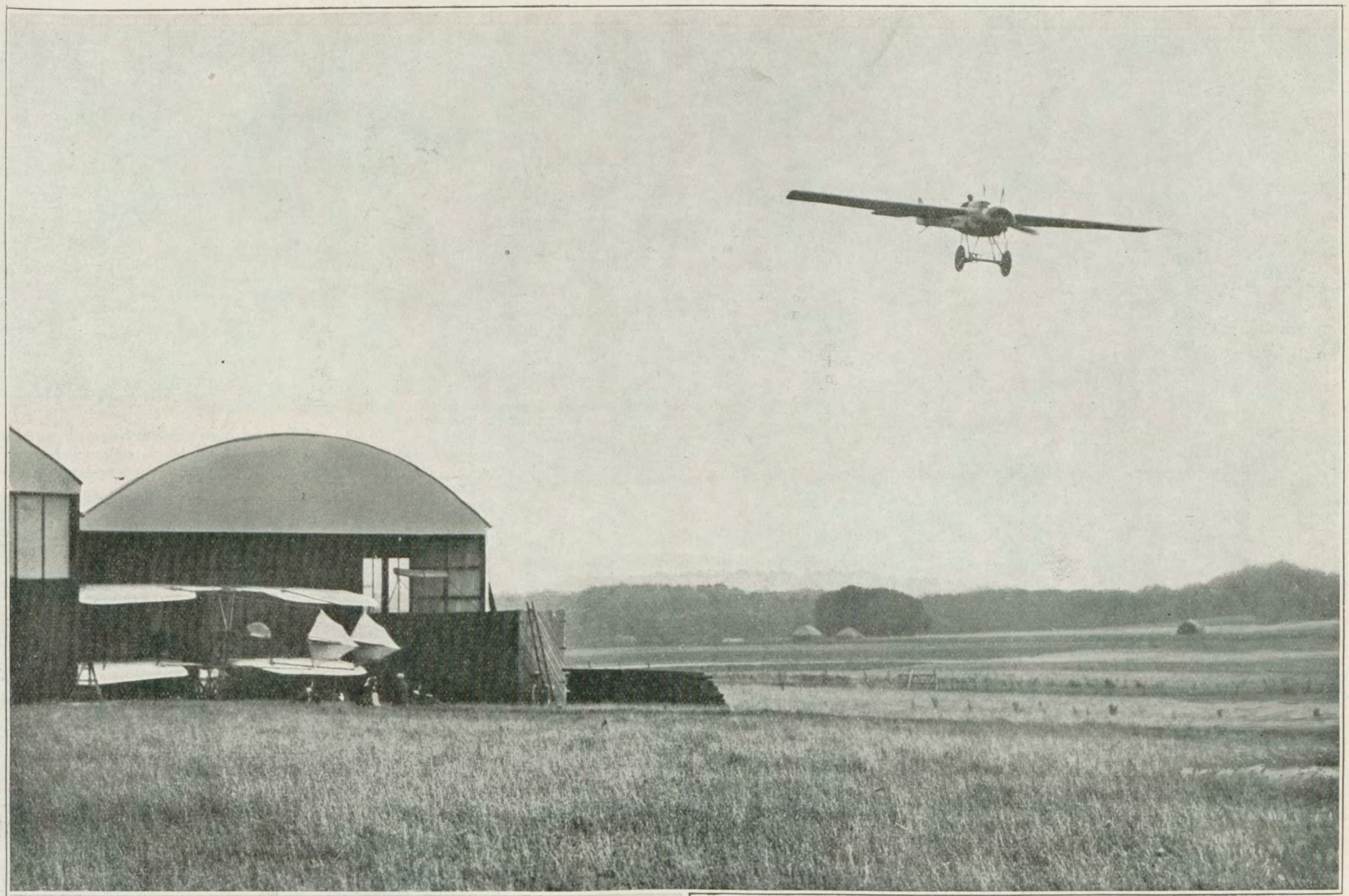


Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin. Coll. sportive à 1 fr. 25.

Le Cyclisme, par Marcel Viollette, collection Sports-bibliothèque, le volume, 6 francs.

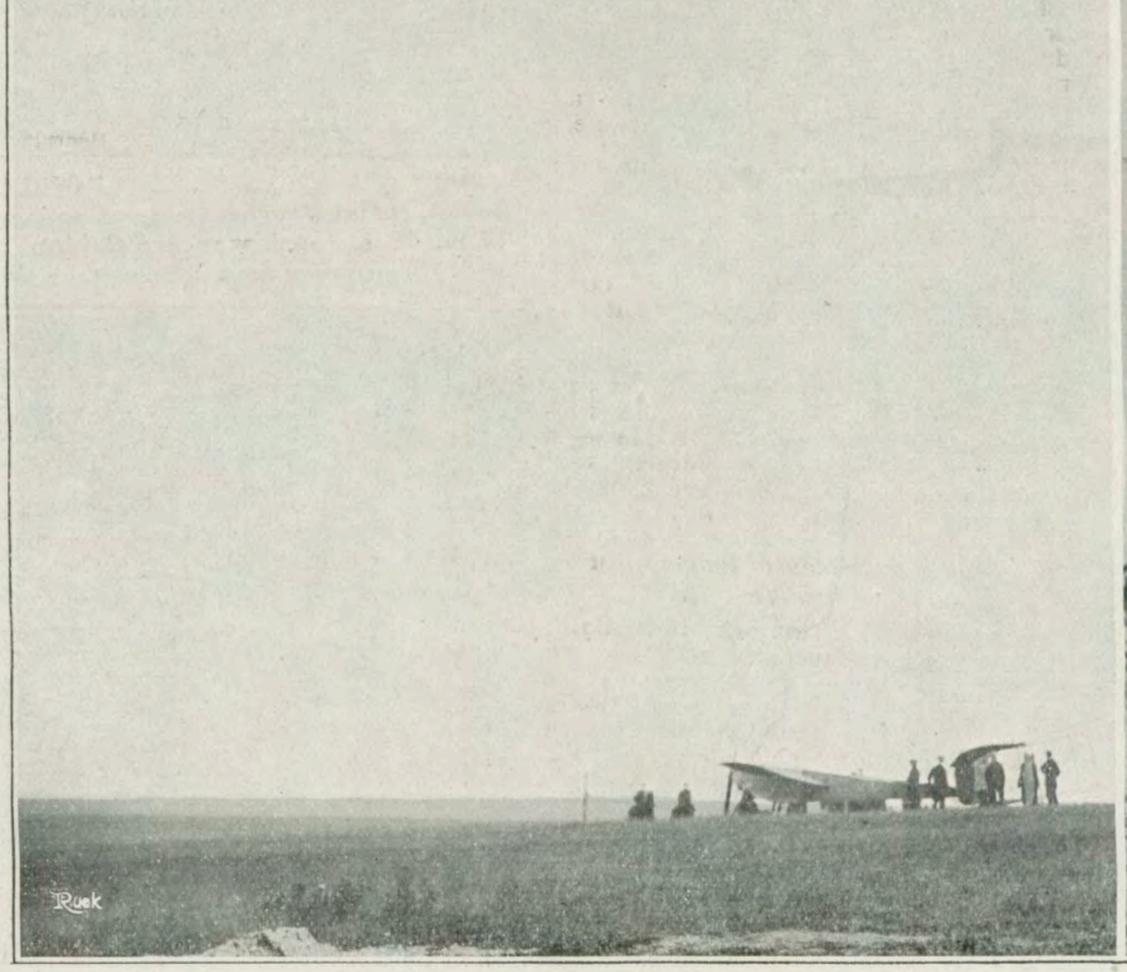
Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE CONCOURS ANGLAIS D'AVIATION MmilitaIRE



VEDRINES VOLE AU-DESSUS DU HANGAR DE CODY

Le 1er août a commencé dans la plaine de Salisbury le Concours Militaire Anglais, doté de 276 000 francs de prix. Vedrines a longtemps évolué pendant les premières journées sur son Deperdussin, hélice Chauvière.



BIÉLOVUCIC PREND DE LA HAUTEUR

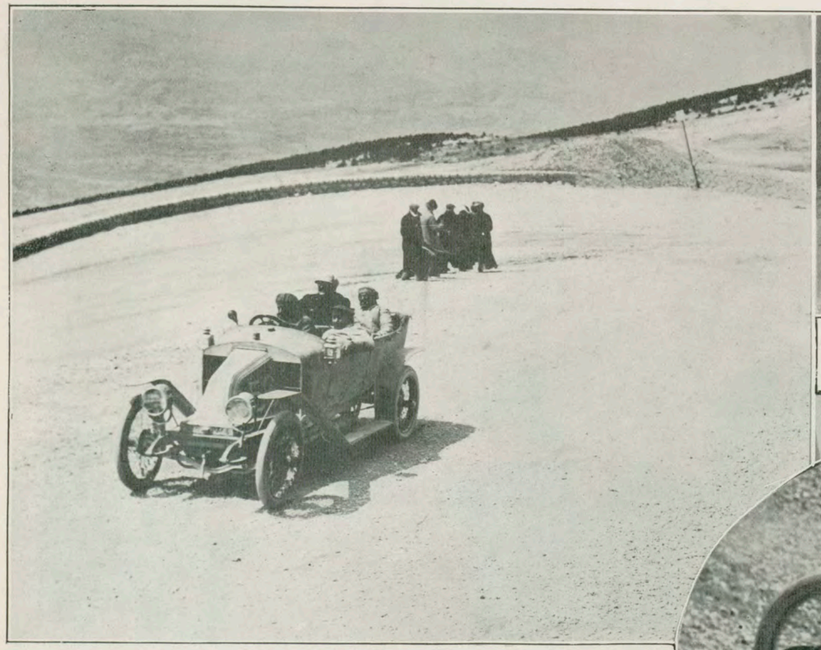
L'habile pilote des Hanriot s'est classé dans l'épreuve de hauteur, montant à 2.000 mètres avec un observateur. — Sippe, se classait dans l'épreuve de durée.

UN APPAREIL GÉANT

C'est celui du lieutenant Parke. Le pilote qui est enfermé dans son fuselage conduit en regardant par des glaces placées sur le côté.

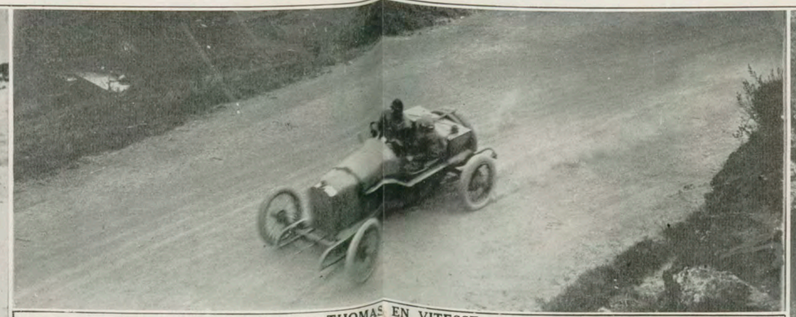
LE MEETING ANNUEL D'AUTOMOBILES DU MONT VENTOUX

LA VIE AU GRAND AIR



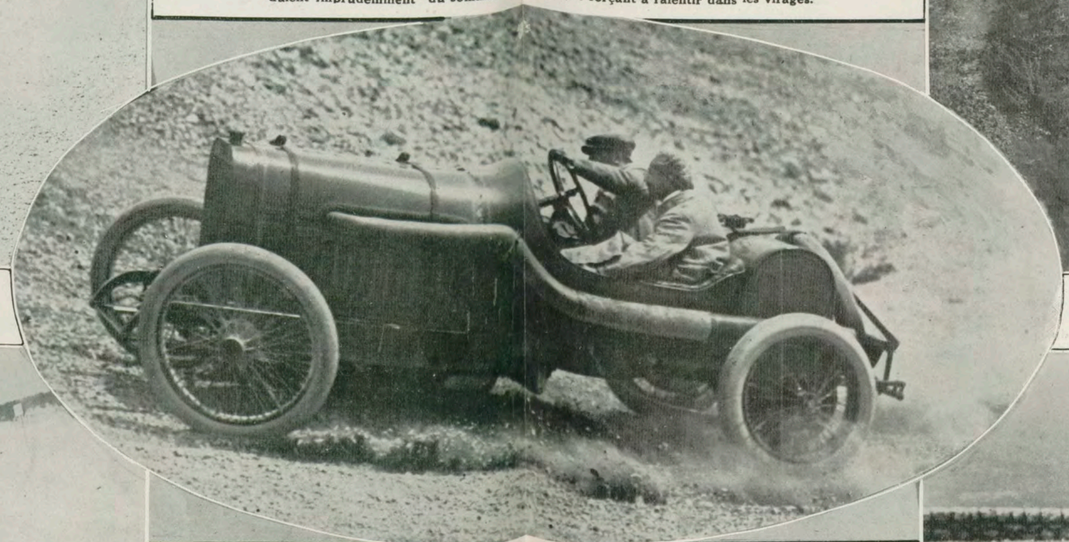
JUVANON A L'ARRIVÉE

Juvanon a enlevé la 6e catégorie des voitures de tourisme en 28 m. 11 s. Sa voiture a fait toute l'ascension avec une très grande régularité.



THOMAS EN VITESSE

Thomas, bien que souffrant, a, sur sa Peugeot (pneus Continental) de la Coupe de "l'Auto", monté la célèbre côte en 21 m. 14 s., enlevant la première place de la 13e catégorie. Il a été gêné par des cyclistes qui descendaient imprudemment du sommet du Ventoux, le forçant à ralentir dans les virages.

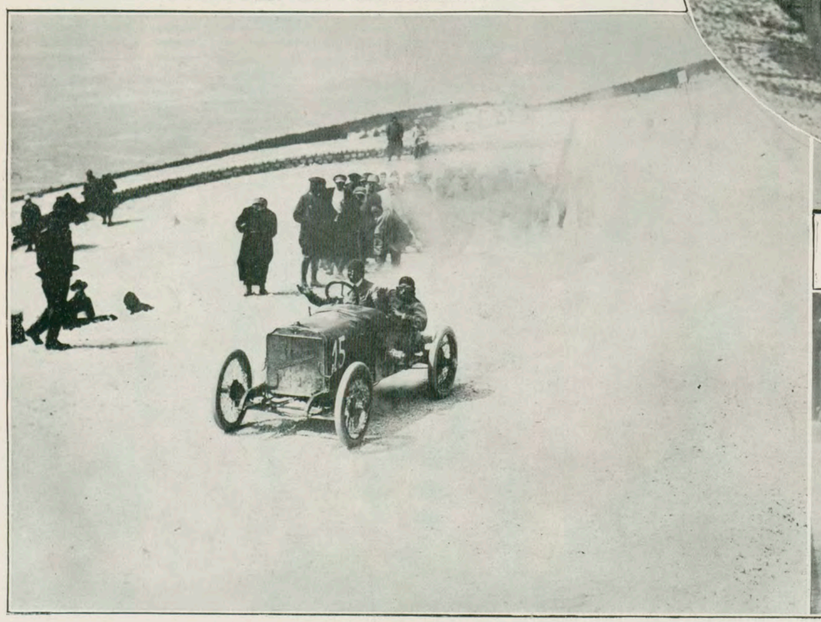


BOILLOT BAT LE RECORD DU VENTOUX

Boillot, sur sa Peugeot (pneus Continental) du Grand Prix de Dieppe, a escaladé les 21 kil. 600 de la côte en 17 m. 46 s. (ancien record Bablot, 18 m. 41 s.). Il a été ovationné à son arrivée par les touristes qui, ayant confiance dans leur moteur s'étaient rendus en haut de la terrasse du Ventoux. (Bougies Oléo.)

DEYDIER AU VIRAGE DU PETIT BOIS

Deydier a battu lui aussi le record établi par Bablot il y a trois ans, il n'a mis que 18 m. 38 s. pour arriver au sommet, gagnant la première catégorie des voitures de course.



GRUA ARRIVE AU SOMMET DU VENTOUX

Grua a pris la première place de la 5e catégorie avec un temps total de 22 m. 50 s. Il pilotait une Hispano-Suiza de série. Le mistral qui soufflait avec violence a beaucoup gêné les concurrents.

LE RETOUR A BEDOIN

Un touriste qui avait emmené de jeunes et enthousiastes spectateurs à la terrasse du Ventoux, redescend à Bédoin, après la course, avec ses voyageurs ravis.

DE VIZCAYA ARRIVE SUR LA TERRASSE

Malgré la faible force de son moteur, De Vizcaya sur sa voiturette munie de pneus Continental a gagné la 9e catégorie montant en 28 m. 14 s. 1/5.

LE BAPTEME DE L'AIR D'UN MINISTRE

M. BOURGEOIS AU DÉPART

M. Léon Bourgeois, ministre du Travail, dans l'hydro-aéroplane Sommer de Burri, à Evian.

LE RETOUR A EVIAN

L'hydro-aéroplane Sommer avant de déposer doucement le ministre du Travail à l'embarcadère d'Evian, était allé évoluer longtemps au-dessus d'Ouchy.

LE MINISTRE DONNE SES IMPRESSIONS A SA DESCENTE D'APPAREIL

M. Léon Bourgeois a volé à bord de l'hydro-aéroplane Sommer (Moteur Salmson, système Canton-Unné). Il s'est déclaré ravi de son voyage, trop court à son gré. Le voici donnant ses impressions à MM. Benazet, Klotz, ministre des Finances et à MMmes Klotz et Sommer. En médaillon, la mise à l'eau.

ALPINISME

Le Piolet [1]

L'indispensable compagnon de l'alpiniste

(Suite).

Dès qu'on atteint les régions glaciaires, la manœuvre du piolet devient très délicate. Sur une pente de neige molle, il suffit, je l'ai dit, d'opposer la pointe à la pente (fig. 26); sur une pente de neige dure, il faut retourner son piolet et fixer la panne profondément dans la neige, de façon à ce qu'il devienne à la fois un soutien fixe, accroché, et une sorte de rampe. Lorsqu'on monte directement une pente de névé dans laquelle on a creusé des marches, on plante la panne devant soi et au-dessus de soi et on s'aide du manche pour gagner la marche supérieure. Mais, dans ce mouvement, le piolet ne doit intervenir que comme soutien; on porte le corps *en avant* et l'on appuie sur le manche, mais il ne faut pas se hisser en tirant sur ce manche. En général, considérer le piolet comme un harpon est une erreur dangereuse, une faute que conseillent maints manuels cependant, mais que l'expérience conseille d'éviter.

Si l'on se trouve sur une pente de glace dans laquelle il a fallu tailler des marches (si l'on n'a pas de crampons), on fichera solidement du côté de la pente, non plus la panne, mais la pointe entre la marche que l'on occupe et celle que l'on veut atteindre (et au-dessus de ces marches). On gagnera la marche suivante en s'appuyant sur le manche et en faisant décrire un mouvement tournant au piolet. Dans la montée directe, éviter plus que jamais de se hisser.

POSITION DU PIOLET SUR UNE PENTE DE NEIGE MOLLE OU D'HERBE (Fig. 26).

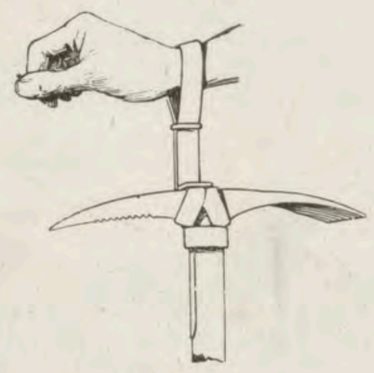
Pendant la descente, si l'on est tourné face à la pente, le piolet doit être fiché à droite ou à gauche de la ligne des marches, par la panne si l'on est sur le névé, par la pointe si l'on est sur la glace. Lorsqu'on descend face au vide, le piolet ne peut être utilisé que dans la position qu'on lui donne au cours de la glissade debout. Toutefois, si l'on descend dans la neige molle qui se tasse sous le pied on fiche violemment, en même temps que l'on creuse la neige du talon, le piolet par la pique en le tenant verticalement et par la tête.

Quand on est contraint de gravir une partie rocheuse de la montagne, ou si l'on se trouve être celui qui, pour l'ascension d'une cime exclusivement en rochers, a dû, par prudence, se munir du piolet, il est indispensable d'emporter une lanière spéciale à l'aide de laquelle on attache le piolet au poignet (fig. 27). Cette lanière en chanvre porte deux coulisses : la première permet de la fixer à la tête du piolet, la seconde de serrer le poignet de manière à ce que la main ne puisse pas glisser. Certains alpinistes prétendent qu'une ficelle est préférable, car elle peut rester attachée constamment, même pendant la taille des marches, et enfin parce qu'on peut la changer à chaque expédition. Outre qu'il ne me paraît pas nécessaire de laisser un cordon à demeure, la lanière a sur la ficelle l'avantage de ne pas couper les chairs, de ne pas s'user et de ne pas se rompre aux endroits périlleux. En principe, on n'adaptera la lanière qu'en abordant le rocher et on l'ôtera dès qu'il faudra tailler la glace (à moins qu'il s'agisse d'un simple couloir à traverser). Elle est rapidement mise. Et l'on n'emploiera la ficelle que dans le cas où l'on aurait oublié ou perdu la lanière.

Ainsi accroché, le piolet devient moins gênant, mais il ne reste pas moins un embarras. Il faudra veiller à placer la main qui le supporte toujours un peu en dehors de la ligne verticale, afin de ne pas se heurter la poitrine à la pique. Les guides dauphinois n'utilisent pas, ou presque pas, la lanière. Ils passent le manche du piolet dans un anneau de corde qu'ils attachent à leur bretelle (ou à leur ceinture) sur le côté et un peu en arrière. Dans la montée directe, c'est le meilleur système; à la descente, la pique risque de s'accrocher et de faire culbuter le piolet qui, en filant, peut blesser gravement les premiers de la cordée. Le fait m'est arrivé à la descente du pic central de la Meije.

M. Maurice Paillon (1) indique un autre système qu'il considère comme « le plus pratique de tous. »

« On passe une simple ficelle ou mieux un vieux cordon de soie en huit autour de la tête du piolet ; on vient faire un premier nœud sous la pointe, puis on mesure une longueur égale aux deux tiers ou aux trois quarts de la longueur du manche et on vient faire avec l'extrémité, autour du manche, une bague que l'on assujettit à l'aide d'un nœud. Cette bague peut coulisser le long du manche. En la maintenant en bas, on peut la tenir dans la main gauche pendant la taille des marches et tout le temps que l'on se sert du piolet en neige ; remontée près de la tête, elle crée ainsi une boucle qui peut être passée au poignet ou au coude pour les ascensions de rocher. Enfin, elle permet de mettre le piolet en bandoulière sous le sac ».



LANIÈRE POUR PIOLET. (Fig. 27).

J'ai essayé ce système et il m'a paru plutôt gênant. Il faut constamment remonter la bague pour empêcher la corde de glisser, enfin on est obligé, pendant la taille des marches, de tenir le piolet toujours au même endroit pour garder le cordon tendu, ce qui est parfois impossible lorsqu'on est très rapproché d'une muraille de glace. En outre, la ficelle s'use assez vite et s'accroche dans les rochers.

(A suivre). GEORGES CASELLA.

(1) Voir les nos 721, 722, 723, 725, 726.

ATHLÉTISME

Le Coach ?

Nous en aurions bien besoin en France

QU'EST-CE que le *coach?*

Le coach, ou « directeur » et non « cocher », est un directeur professionnel spécialisé dans un sport, ancien grand champion presque toujours, et chargé de mettre au point, pour le combat, les hommes et les équipes. Le coach, c'est l'homme qui devine les futurs grands cracks, qui leur apprend l'A, B, C, de leur sport, puis les pare de mille dons, et en fait enfin cette fleur merveilleuse et un peu monstrueuse qui s'appelle un « champion ».

Actuellement, la France est à peu près la seule nation vaincue des Jeux Olympiques qui ne semble guère se préoccuper des revanches futures.

Partout ailleurs, on recherche les « coaches » les plus réputés, on cherche même à en créer de nouveaux en les triant, comme c'est presque toujours le cas, des rangs des actuels amateurs.

C'est ainsi que Mike Murphy, premier coach du team américain à Stockholm est l'ancien crack amateur. De même Mac Alpin, qui était son coach-adjoint, et Pilgrim que Mac Alpin avait derrière lui, en cette curieuse hiérarchie. Tous trois, et pour Pilgrim cela ne remonte qu'à 1906, ont connu des succès retentissants.

L'Afrique du sud, elle, avait élu comme coach le fameux Walker, gagnant du 100 mètres aux Jeux Olympiques de Londres, en 1908.

Actuellement encore, le fameux Shrubb, qui fut avant Bouin et Kolehmainen le plus célèbre coureur de demi-fond, est coach à Boston, tout comme Cartwell, ancien champion du monde amateur des 100 mètres, et encore maintenant champion professionnel.

Que sont payés ces coaches ? La Suède, qui s'était si sérieusement préparée aux Jeux Olympiques, avait fait appel à un Suédois d'origine, et ex-champion Américain, Hjertberg, coach du New-York Athletic Club : ses appointements furent de 25.000 francs pour six mois. Billington, que nous connaissons bien, fut le coach de l'équipe de natation; il reçut 15.000 fr. pour trois mois.

Quant aux coaches américains, Mike Murphy, Mac Alpin et Pilgrim touchaient depuis trois ans une moyenne de 25.000 francs par an, et une prime importante leur avait été promise pour chaque victoire Olympique. Ces messieurs, on le sait, en ont touché quelques-unes !

En France, les seuls « coaches » qui soient annoncés, sont encore ceux des équipes de football rugby. L'an dernier, Yewlett fit faire des progrès énormes au Stade Français qui s'était mis sous sa direction. Le Stade Bordelais a également un coach professionnel depuis plusieurs années. Et cet hiver, le Racing Club de France aura également le sien.

Qu'attend-on pour en donner à nos coureurs à pieds ?

GÉO LEFÈVRE.

(1) *Manuel du C. A. F.*, p. 371-372.

ESCRIME

Les grands tournois

Le Touquet — Ostende

POUR un joyeux tournoi, ce fut un joyeux tournoi que celui du Touquet, où tous les « boute-en-train » de l'escrime s'étaient donné rendez-vous !... Bernard Gravier en fit, à ses dépens, la funeste expérience, et l'on parle encore, à la forêt, des exploits nocturnes de l'herculéen Leleu, qui s'amusa à faire sauter, avec une hache de pompier, la porte close de l'infortuné champion..., sans doute pour voir ce qu'il y avait dedans !...

Fort heureusement, les organisateurs du Tournoi de Paris-Plage possèdent des trésors d'indulgence, et leur amène bonne grâce ne se formalisa pas outre mesure de ces fantaisies non prévues au programme !... Soucaret et Crétolle sont des mères pour nos escrimeurs, et des mères « nourricières », s'il en fut, car leur inépuisable générosité les abreuve, chaque année, de prix magnifiques, de somptueux challenges, le tout assaisonné d'une réception chaleureuse dont le souvenir porte leur popularité aux quatre coins du monde !

L'intérêt de leur très beau Tournoi fut, cette fois encore, capital ! Dubourdieu, dans une forme éblouissante, s'adjugea l'Internationale d'épée, l'Internationale du sabre, et le Challenge Crétolle !..., une paille !!... Le député Maginot, Leleu, Henry, Hardy, Pâtissier, enfin le charmant Robert Feyerick, se partagèrent les places d'honneur dans ces trois épreuves... La salle Hugnet-Bouché conquit l'Intersalles, Gabet se distingua au pistolet dans l'Individuelle et dans l'Interclubs, qu'il remporta avec ses camarades Preux et Bruneau, à un demi-point de l'équipe anglaise du colonel Tickell...

Le Tournoi d'Ostende avait pris, cette année, une exceptionnelle importance ! Le nombre des engagés était formidable... leur qualité, superlative ! On y trouvait réunies toutes les fines lames de France, de Belgique, d'Italie, d'Angleterre, de Hollande, de Grèce, de Russie... et même d'Amérique ! Enfin, et surtout, si nos très sportifs et très redoutables rivaux, les Belges, vainqueurs en notre absence aux récents Jeux-Olympiques, avaient à cœur de confirmer leur belle performance de Stockholm, nous tenions encore bien davantage à prendre notre revanche et à prouver notre supériorité dans notre sport national !

Toutes ces raisons contribuèrent à donner au Tournoi d'Ostende, qui est l'habituel Championnat d'Europe des amateurs, l'allure d'un véritable Championnat du monde ! Notre équipe de sabre était composée de trois hommes magnifiques : le marquis de Ranst, les lieutenants Perrodon et de Saint-Germain... trois colosses !... de tels athlètes et d'aussi parfaits gentlemen donnent un singulier prestige à notre armée, quand ils la représentent à l'étranger ! Nos compatriotes ne furent battus que d'une touche par les Belges, chez qui Simonson fit des prodiges, et se classèrent très bons seconds devant les Italiens, que l'assaut en plein air semble désavantager...

Mais passons à l'épée... Entre deux victoires de son jockey Thiébault, Bernard Gravier, souriant, vint se classer pour la finale... et surclassa sans douleur tous ces concurrents puisqu'il gagna le Championnat avec quatre touches d'avance sur le second, le très difficile Salmon, suivi dans l'ordre par le spirituel dessinateur Ochs, le « Sem », des Flandres, l'Italien Benfratello, Perrodon, Rom, Leblon, de Ranst, Verguet et tutti quanti.

Le *grand* match par équipes, si impatiemment attendu, tint largement ce qu'il promettait. Les Anglais, encore un peu novices dans un sport tout nouveau pour eux, tirèrent avec une courtoisie, une sportivité et une belle humeur charmantes, mais ils ne purent inquiéter ni les Belges, ni surtout les Français, qui les *knock-outèrent* par *20* victoires à *3* !! M. Davis fut le meilleur de leur équipe et il eut l'insigne honneur de toucher Gaudin !

La rencontre franco-belge se termina par la victoire de nos représentants : Gaudin (capitaine) Carrère, Cornereau, Péronnin, Sdilon, avec 5 touches d'écart.

Les Belges furent les premiers à applaudir à ce nouveau succès de nos armes. Nos voisins sont d'ailleurs des sportsmen accomplis et des hôtes d'une extrême courtoisie ! Le distingué Président de la Fédération Belge, M. Albert Feyerick, malgré un deuil cruel qui vint le frapper, la veille même du Tournoi, tint à nous recevoir avec cette cordialité et cette délicatesse proverbiales qui laissèrent toujours un souvenir exquis dans le cœur des Français qui ont eu le rare plaisir d'être les hôtes de ce parfait gentilhomme.

JOÉ BRIDGE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Comment nettoyer les culasses des cylindres.

Il est très facile de nettoyer cylindres et radiateur sans aucun démontage. Le procédé que nous allons indiquer exige seulement, pour être sans danger, beaucoup de patience et un peu de soin.

Le *tartre* qui encrasse le radiateur et surtout les chambres d'eau des cylindres, est simplement du carbonate de chaux qui s'est déposé peu à peu sur les parois métalliques, sous l'influence de la chaleur et par suite de l'évaporation partielle de l'eau.

Pour s'en débarrasser, on va le transformer en un sel soluble, en l'espèce, en chlorure de calcium.

Prenez de l'acide chlorhydrique (esprit de sel des marchands de couleur) et mélangez-le dans la proportion du 1/5, au maximum, à l'eau du radiateur. Il faut seulement prendre garde à ne remplir qu'incomplètement celui-ci, pour éviter les débordements.

Une effervescence assez vive se produit si le radiateur est sale. Attendons que le gaz carbonique ne se dégage plus, et mettons le moteur en marche, doucement pour éviter qu'il s'échauffe.

Une seconde effervescence, plus vive que la première se produit alors, c'est l'acide qui vient en contact avec le tartre des cylindres.

Il faut alors arrêter le moteur au bout d'un instant très court, et attendre que tout soit calmé. Remettre en marche, et regarder.

Si l'effervescence se manifeste de nouveau, arrêter, et recommencer après quelques minutes de repos. Sinon, c'est que tout l'acide employé a été utilisé pour décomposer le carbonate de chaux.

Il faut alors vidanger complètement moteur et radiateur, et remplacer l'eau acidulée.

On recommencera l'opération aussi souvent qu'il sera nécessaire pour qu'il n'y ait plus effervescence après introduction d'eau acidulée neuve.

L'opération est finie à ce moment. Il suffit alors de rincer la circulation d'eau, pour enlever les traces d'acide qui, à la longue, feraient du grabuge dans le radiateur.

On pourra opérer rapidement et efficacement en ouvrant le robinet de vidange pendant la marche du moteur, et en remplaçant en même temps l'eau qui s'écoule par de l'eau propre.

Il ne faut pas craindre de rincer plusieurs fois.

On pourra, par excès de précaution, faire dissoudre, dans la première eau de lavage, quelques *cristaux* (carbonate de soude) qui élimineront l'acide restant.

Un lavage à l'eau pure en dernier lieu est de rigueur.

Si l'on opère en suivant ces prescriptions, aucune détérioration du moteur où des tuyauteries n'est à craindre. Il faut éviter de forcer la dose d'acide pour aller plus vite, car l'acide, trop concentré, attaquerait le métal.

Pour éviter un encrassement ultérieur, on aura soin d'alimenter son moteur avec de l'eau de pluie de préférence, ou de l'eau de rivière dans les pays où le sol n'est pas calcaire (Massif Central, Bretagne...)

Si l'on est forcé d'employer des eaux calcaires, on se trouvera bien de les faire bouillir quelques instants avant de les verser au radiateur.

H. PETIT.

Comment empêcher les fuites des valves ?

Les fuites au pied de valve peuvent être plus ou moins graves. Elles se manifestent souvent de la façon suivante : le pneu se dégonfle très lentement sans que l'on puisse déceler aucune fuite ni au bouchon de la valve, ni à l'écrou qui serre la pièce portant l'obus. La chambre, vérifiée minutieusement dans toutes ses parties, ne porte pas la moindre perforation. Cependant, si l'on plonge dans l'eau la plaquette de la valve (la chambre étant assez fortement gonflée), on finit par apercevoir des bulles d'air très fines qui s'échappent de dessous la rondelle métallique emprisonnée sous l'écrou de la valve.

Si la chambre manifeste ce défaut pour la première fois, il est facile d'y remédier. Il suffit de resserrer légèrement, au moyen d'une clé-tube, l'écrou de pied de valve ; il faut prendre garde d'être brutal, sous peine d'aggraver ce cas bénin : un demi-tour de l'écrou est généralement plus que suffisant.

Si la chambre est très vieille, le cas peut être beaucoup plus grave

Il peut arriver, en effet, que la tête de la valve (le méplat qui termine la valve à l'intérieur de la chambre) ait passé au travers de la paroi de la chambre.

La réparation, quoique assez délicate, n'est pas impraticable.

Il faut d'abord retirer la valve de son logement.

On va, pour cela, dévisser l'écrou complètement; on retire ensuite la plaquette métallique et, s'il y a lieu, la petite feuille de cuir ou de toile caoutchoutée qui est souvent placée en dessous. Saisissant alors la valve d'une main, tandis que l'on maintient la chambre de l'autre, on fait effort pour sortir la valve en l'inclinant et en lui imprimant un mouvement de rotation sur elle-même. Il faut prendre garde de ne pas déchirer les bords du trou.

On perce alors un trou bien rond de 5 millimètres de diamètre environ au centre d'une pièce de caoutchouc de la grandeur d'une pièce de cinq francs, on enfile la valve dans cette pièce jusqu'à la tête.

Il s'agit maintenant de remettre la valve en place en faisant pénétrer la plaquette de caoutchouc *dans l'intérieur* de la chambre : c'est la partie la plus difficile de l'opération. Pour la mener à bien, il faut beaucoup de patience et de continuité dans l'effort. On facilite le passage en enduisant le caoutchouc avec un peu de savon mouillé.

La valve remise en place, le reste n'est plus qu'un jeu. Les bords du trou qui manifestent souvent des tendances à se relever seront tassés contre le pied de la valve avec l'aide d'un couteau : une plaquette de caoutchouc, semblable à la première, est à son tour enfilée dans la valve et de même fortement pressée contre le pied. Les autres pièces de la valve reprennent enfin leur place et, l'écrou serré, la chambre se trouve étanche.

On pourra rendre la réparation meilleure encore en enduisant de dissolution la surface extérieure de la chambre à air autour du pied de la valve, ainsi que la deuxième plaquette de caoutchouc, cela avant de remettre en place évidemment, la plaquette métallique et l'écrou.

UN TOURISTE.

De l'entraînement des Anglais

Permettez moi d'attirer votre attention sur ce sujet qui me semble très important. Les Anglais, fort dépités de leurs échecs réitérés des Jeux Olympiques, ont décidé de mettre bon ordre à cet état de choses et veulent prendre dès maintenant leurs dispositions pour se venger en 1916 à Berlin.

Il est certain qu'avoir la place de troisième avec 76 points derrière la Suède (133 points) et les Etats-Unis (129) est indigne de l'Angleterre.

Je sais bien que les Suédois ont aidé leur succès en inscrivant au programme le plus d'épreuves possible pouvant les favoriser mais, même en les retirant du total des points, les Anglais ne viendraient qu'après. Aussi, toutes les compétences sportives de nos voisins donnent-elles libre cours à leurs griefs et à leurs desiderata pour fustiger les vaincus de 1912 et tâcher d'obtenir des vainqueurs en 1916.

Ce que craignent le plus nos amis d'Outre-Manche, ce sont les progrès qu'auront accompli d'ici la prochaine Olympiade les représentants de l'Allemagne et de la France.

MARCEL GAILLARD,
La Roche sur Yon.

QUESTIONS NOUVELLES

Pour la propulsion des bateaux.

Voulez-vous me permettre de poser dans le Petit Dictionnaire *les trois questions suivantes, auxquelles j'espère que quelques-uns de vos lecteurs voudront bien répondre :*

1° Existe-t-il un propulseur pour canot automobile, autre que l'hélice ou la roue ?

2° Ne pourrait-on pas utiliser les gaz qui explosent dans un cylindre à effectuer leur poussée sur l'eau même ?

3° L'eau recevant la poussée d'un gaz s'écoulant à une très grande vitesse, se comporterait-elle comme un solide?

KÉROUANI,
Tarbes.

Le démarrage d'une 80 chevaux.

A la suite d'une discussion entre amis et ne pouvant nous convaincre mutuellement, nous avons décidé de poser la question suivante dans votre Petit Dictionnaire sportif :

Une automobile de 80 chevaux peut-elle démarrer en quatrième et atteindre en 20 mètres une vitesse de 90 kilomètres à l'heure?

E. POUSSEN,
Le Ronceray.

Quand vous servez, quelle doit être la place de votre partenaire?

Voici, je crois, une question susceptible d'intéresser vos lecteurs :

Dans une partie de tennis en double, le partenaire du serveur doit-il se placer au filet?

La position passive *d'un joueur au filet n'est-elle pas mauvaise et ne vaut-il pas mieux rester* toujours *sur la même ligne ?*

UN ABONNÉ.

De la rotation des balles de tennis sur elles-mêmes.

Je vous serais reconnaissant de bien-vouloir me faire connaître la solution rigoureuse de la petite question suivante que je ne puis arriver à résoudre complètement :

Etant donnée une balle lancée horizontalement dans l'air et tournant sur elle-même, descendra-t-elle ou montera-t-elle plus que si elle ne tournait pas sur elle-même ?

Ceci s'applique aux projectiles, mais tout particulièrement aux balles de tennis

UN FIDÈLE ABONNÉ DE LA « VIE AU GRAND AIR »,
Saint-Moritz.

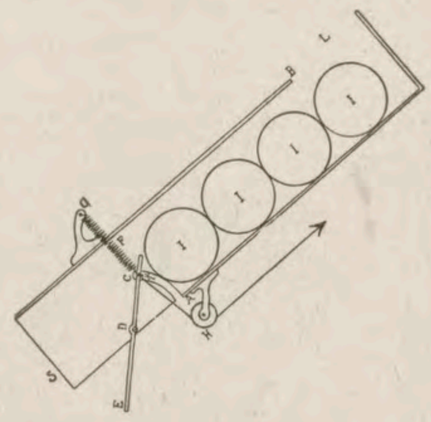
Nous donnerons les réponses à ces questions dans notre numéro du 7 Septembre.

TRICK.

INVENTIONS NOUVELLES

Lance-bombes pour aéroplanes.

Ce lance-bombes se compose d'un tube de section carrée dont la partie supérieure présente une ouverture B. L. pour l'introduction des bombes. La partie inférieure de ce tube a été enlevée depuis A jusqu'à l'extrémité S. Les deux côtés de ce tube présentent une rainure en arc de cercle AC, dans laquelle se meuvent les tourillons K fixés à la plaquette CE, montée sur un pivot horizontal P. Aux tourillons K sont fixés, de chaque côté, un ressort à boudin F dont l'autre extrémité est fixée au support G et qui maintient l'extrémité C de la plaquette en haut de la rainure. En K sont également fixés les fils de commande qui, après avoir coulissé sur les poulies H se réunissent en un seul câble dont l'autre extrémité est fixée au levier de manœuvre.



L'appareil étant chargé, agissons sur le levier ; le fil tirera sur les tourillons K et contre-balancera l'effort des ressorts; l'extrémité C de la plaquette s'abaissera et viendra buter en A. La première bombe, entraînée par son propre poids, roulera sur le plan incliné du tube, puis de la plaquette. Mais en passant en E, le poids de cette bombe fera remonter l'extrémité C de la plaquette, que les ressorts maintiendront dans cette position ; le passage sera fermé à la seconde bombe.

Au fur et à mesure que l'on lâche les bombes on en ajoute d'autres par l'ouverture L et l'appareil est ainsi toujours chargé.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

De la responsabilité des sociétés sportives.

III. Nous retrouvons en matière d'aviation un procès tout récent, mais qui rappelle de bien près celui intenté en matière hippique par Mme Boline contre la Société d'Encouragement dont parlait notre dernière chronique.

Il s'agit cette fois de l'action intentée par un groupe d'aviateurs ayant pris part au premier meeting de Champagne contre le Comité d'aviation, organisateur de ce meeting. Ils reprochaient aux membres de ce Comité de n'avoir mis à leur disposition qu'une piste insuffisante et défectueuse, de sorte que bon nombre de leurs appareils, atterrissant sur un terrain mal nivelé, avaient capoté et s'étaient brisés. Par un jugement de ces jours-ci, le tribunal civil de Reims vient de les débouter tous de leurs demandes, motif pris notamment de ce que la piste incriminée par eux avait été acceptée par la Commission aérienne mixte et que les organisateurs se trouvaient ainsi couverts.

IV. Rappelons enfin, en matière athlétique, le jugement rendu par la 4e Chambre du tribunal civil de la Seine, le 8 janvier dernier, à la suite d'un accident de football.

Plusieurs jeunes gens composant une équipe de football, connue sous le nom de Club Sportif International, se rendant à Alfortville, pour y disputer un match, s'amusèrent, en attendant le tramway, à jouer dans la rue, et, à un moment donné, le ballon, allant frapper contre les vitres d'une maison habitée, une jeune fille qui se trouvait derrière la fenêtre eut un œil crevé par des éclats de verre.

Celle ci ne pouvant arriver à connaître (à supposer qu'il y en eût un) l'auteur direct de la projection du ballon, poursuivit tous les membres de l'équipe comme étant solidairement responsables, tant en raison de la faute qu'ils avaient commise en jouant au football dans la rue que comme membres du Club Sportif International, prétendant que ce Club devait être condamné solidairement avec eux parce qu'il lui appartenait de surveiller ou de faire surveiller l'équipe qu'il envoyait concourir à Alfortville

Or l'infortunée jeune fille a été complètement déboutée, aussi bien à l'égard du Club qu'à l'égard des joueurs pris individuellement :

« Attendu que la responsabilité du cercle, si responsabilité possible il y a, n'aurait pu être engagée que si l'association sportive était en fonction ; qu'on ne peut la concevoir que si les membres sont en exercice de jeu dans les endroits où ils peuvent jouer dans les conditions précisées par l'association et les règlements; qu'il ne s'agit pas dans l'espèce d'un acte fait par la société ou au nom de l'association ou pour son compte; que la maladresse d'un ou plusieurs joueurs ne saurait engager la responsabilité de la société, en dehors des endroits où la société peut, dans une certaine mesure, avoir une action et exercer son autorité ;

Telles sont les principales décisions rendues jusqu'à ce jour en faveur des sociétés sportives et des organisateurs d'épreuves sportives.

Certaines autres, d'ailleurs assez rares, leur ont été moins favorables. Il nous reste, pour avoir fait une étude complète de la question, à les citer a leur tour.

(*A suivre.*)

J. IMBRECQ,
avocat à la Cour de Paris.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.
EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

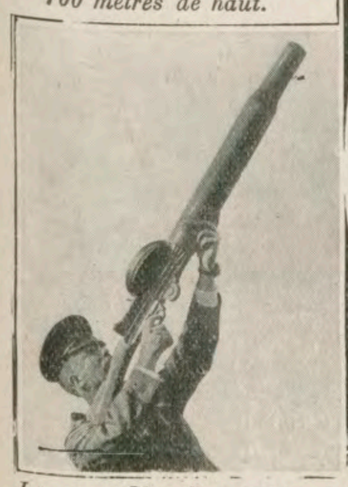
Mme Pallier, qui en passant son brevet de pilote aviatrice, a évolué sur Paris à plus de 700 mètres de haut.

L'équipe de la Salle Hugnet-Bouché, qui a remporté la Coupe du Touquet. De g. à dr. : Ducret, Bouché, Maginot, Lippman.

Le dirigeable Victoria-Louise revenant de Kiel, passe au-dessus de l'Hôtel de Ville de Berlin avant de regagner son hangar.

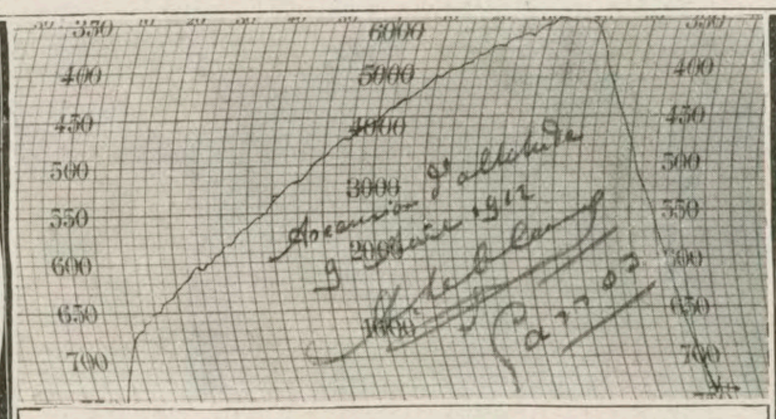
L'équipe de France qui a triomphé au tournoi d'escrime d'Ostende. De g. à dr. : Carrère, Peronnin, Gaudin (cap.), Cornereau, Sdilon.

A. Thomas, champion de France au revolver à Bayonne; il avait été champion de France au Lebel, en 1891.



Le cap. Chandler essaye le fusil du colonel Lewis qui peut tirer 40 balles à la fois contre un aéroplane.

Le cap. Julio Castro, champion du monde du tir avec armes de guerre à Bayonne.



Le diagramme de l'ascension d'altitude effectuée à bord du Valhalla par Garros, Audemars et Alfred Leblanc. Le vainqueur du circuit de l'Est pilotait ses camarades.

Fernando un excellent boxeur de Berlin ; il est en même temps professeur de culture physique.

Labaste, soldat au 49e d'infanterie, champion de tir rapide (23 balles à la minute, 43 points).

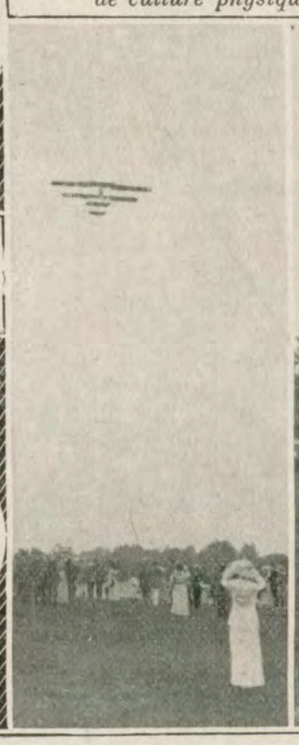
Moorhouse qui a établi le record de la traversée de la Manche à trois.

Védrines, le champion du Deperdussin au meeting de Brives.

Le lieutenant - aviateur Sensever qui, sur son Bréguet, a volé de Douai au Crotoy malgré la tempête.

Le dirigeable Conté (Tissus Hutchinson) évoluant au-dessus de l'hôtel de la Vie au Grand Air.

Pilette, l'excellent conducteur d'automobile, passe devant les tribunes pendant le Grand Prix de l'Automobile-Club Belge. Il s'est attribué le record de vitesse le second jour, couvrant les 600 kilomètres en 6 h. 44 m. 58 s.

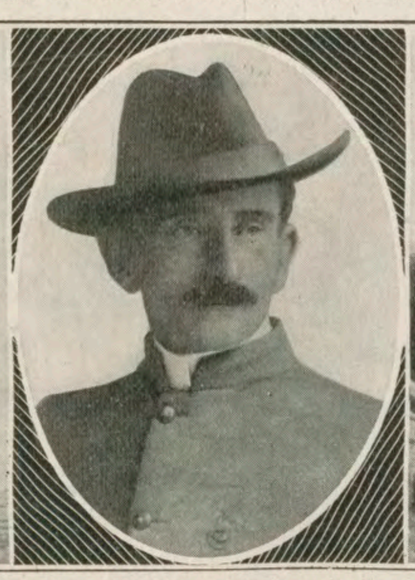


Notre directeur Pierre Lafitte à bord du M. Farman du comte de Lareinty-Tholosan, à Deauville.

Le Concours hippique de Dinard, a été un très grand succès. Nos officiers s'y sont fait applaudir.

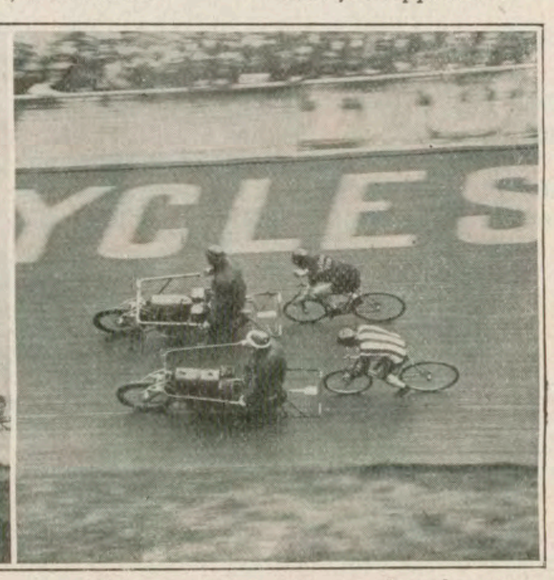
L'aviateur Mac Lean, sur son hydro-aéroplane Farman, passe entre les arches de Waterloo-bridge, au-dessus de la Tamise.

Gastinger s'envole d'Issy-les-Moulineaux à destination de Londres, il s'arrêtait au Crotoy.



Le colonel Campbell, qui vient de faire une chute mortelle d'aéroplane en Angleterre, il est tombé de plus de 300 m.

Gastinger au volant de son appareil. Il a effectué son raid Paris-Le Crotoy sous une pluie torrentielle.



Sérès passe Contenet, pendant la course de 100 kilomètres derrière moteurs disputé dimanche dernier à Buffalo. Il a gagné, couvrant la distance en 1 h. 22 m.

HIPPISME

Étalons vainqueurs

Coup d'œil sur les résultats de l'année courante.

Le journal le *Jockey* a publié l'autre jour, comme il le fait chaque mois, la statistique des courses plates : celle-ci s'étend du 15 mars au 31 juillet inclus.

Sans attacher trop d'importance à ces résultats, auxquels la suite de la campagne peut apporter quelques modifications, il est intéressant toutefois de passer en revue cette récapitulation, qui nous donne la physionomie exacte de la partie la plus importante de la saison.

Nous considérerons les gains des étalons, en nous attachant, pour chacun d'eux, à ceux de leurs produits dont les sommes gagnées dépassent le chiffre de 10.000 francs.

Nous éprouvons tout d'abord une surprise en trouvant en tête de la liste un autre que le père du héros du Grand Prix. C'est en effet Simonian qui se classe le premier, avec un total de 579.856 francs, dont la plus grande part, 328.950 francs, a été ramassée par De Viris. A une quarantaine de mille francs près, il a déjà atteint son chiffre de l'an dernier, alors qu'au mois de novembre il occupait la troisième place derrière Perth et Macdonald II.

Il est probable qu'il maintiendra sa situation d'ici la fin de la saison ; car il est défendu par sept bons produits, qui sont, dans l'ordre des gains, De Viris, Basse Pointe, Ombrelle, Lilium, La Française, Aloës III et Rubinat II ; soit deux trois ans, De Viris, et Lilium ; deux quatre ans, Ombrelle et Rubinat II ; les autres, des cinq ans.

Malheureusement, comme je l'ai déjà fait remarquer ici, Simonian est mort : il a encore pour cette année toute une production de deux ans ; mais, l'an prochain, il ne sera plus représenté que par deux ou trois produits, car il a été enlevé au début de la saison de monte de 1910.

Libaros arrive au second rang avec 449.300 francs, qui, à part 450 francs provenant d'une place de Nagpour, constituent la part exclusive de Houli ; j'ai d'ailleurs, à propos de la victoire de ce dernier, longuement envisagé la carrière du père.

Au troisième rang, nous trouvons Le Sagittaire, qui, avec 313.688 francs, se maintient à sa place des années précédentes. Il semble inutile d'insister sur la valeur de cet étalon : il est, à l'heure actuelle, le meilleur représentant de son père, Le Sancy. Ses produits vainqueurs sont Zénith II, qui n'a pas eu de chance ; Patrick, qui en a eu beaucoup, je crois ; Le Sopha et Cassin.

Champaubert est en grande amélioration sur sa forme antérieure. Il a donné le gagnant du Derby, Friant II, et un excellent performer, Galafron : tous deux constituent, à eux seuls, sa part de 258.740 francs.

Nous arrivons à un nouveau venu, Sans Souci II, qui, pour sa première année de monte, n'a couvert que très peu de poulinières : il est cependant représenté par deux produits, dont l'un, Le Moulin, a été placé dans son unique sortie et dont l'autre, Floraison, a remporté 237.915 francs d'argent public.

De pareils débuts suffisent à attirer l'attention sur ce vainqueur du Grand Prix, fils d'un autre héros de la grande épreuve de Longchamp, Le Roi Soleil. Ce dernier n'a pas eu au haras le succès que l'on attendait. Son meilleur descendant a été sans contredit Sans Souci II : il en a un, cette année, qui s'affirme comme un excellent cheval, Prédicateur. Or, il est curieux de noter qu'entre le pedigree de Sanctimony, mère de Sans Souci II, et celui de Péroraison, mère de Prédicateur, il existe des analogies flagrantes. Toutes deux remontent à une poulinière fameuse de la famille 3, Amazon, née en 1799. Toutes deux ont pour père un fils de Saint Simon et pour grand père maternel Bend Or ; enfin, pour compléter la ressemblance, les fils de Saint Simon, qui sont leurs pères, sont tous deux de la famille 8.

On voit ainsi que Le Roi Soleil, dont la production est modeste dans son ensemble, fournit deux bons chevaux lorsqu'il retrouve, à cinq années d'intervalle, les mêmes éléments de croisement.

Le pedigree de Sans Souci II semble promettre une carrière plus intéressante que celle de son père : d'abord il appartient à une excellente souche de la famille 3, puisqu'il remonte à Pocahontas par Araucaria, la mère de Wellingtonia et de Rayon d'Or. En outre, les éléments un peu faibles, apportés par Le Roi Soleil (Heaume et surtout Boïard) sont contrebalancés par l'apport de sa mère, qui se compose des meilleurs sangs anglais : Saint Simon, Thormanby, Bend Or et Macaroni. Il semble qu'il y ait là bien des chances de succès.

Après Sans Souci II, au sixième rang de la liste, nous trouvons Rabelais, qui aligne un total de 190.625 francs, dans lequel ne sont pas renfermées, je crois, les victoires de Long Set en Angleterre. La production de Rabelais présente, cette année, la particularité de ne pas comprendre un gros vainqueur, mais de compter le plus grand nombre de chevaux dont les gains dépassent 10.000 francs : ils sont, en effet au nombre de huit, soit, dans l'ordre des chiffres : Rire aux Larmes, Montagagne, Kabrérolles, Agenda, Nickel, La Grave, Monsieur Guérin et Le Quart d'Heure. Les premiers résultats de Deauville sont là pour nous prouver que les membres de cette phalange n'ont pas dit leur dernier mot.

Le septième rang est occupé par un nouveau venu qui, celui-là, est déjà reparti pour le pays d'où il venait. C'est Octagon, qui obtient un total de 163.116 francs, grâce à Amoureux III et à Orage II. Bien qu'il soit né aux Etats-Unis, Octagon ne contient dans son pedigree aucun courant américain.

Sa mère, Ortegal, est née en Angleterre en 1889 par Bend Or et Lizzie Agnes ; elle a été importée aux Etats-Unis où, saillie par Rayon d'Or, elle a donné en 1894 Octagon. Rayon d'Or, lui, est né en France en 1876 par Flageolet et Araucaria, fille de Pocahontas ; appartenant au comte de Lagrange, il a fait sa carrière en Angleterre où il a remporté le Saint-Léger, puis il est venu en France enlever le Prix du Cadran à Zut et à Salteador. C'était, paraît-il, un véritable géant que les Anglais avaient surnommé « la Girafe ».

On voit donc qu'Octagon n'a dans son sang aucune influence américaine. Son pedigree offre cette caractéristique rare que ses trois inbreedings les plus rapprochés ont eu lieu sur des poulinières : le premier sur la fameuse Pocahontas ; le second sur Annette, la fondatrice de la famille des Agnes ; le troisième sur Banter, la mère de Touchstone. Les autres sont sur Gladiator, sur Orlando et sur Touchstone.

Importé en France en 1908, Octagon y a fonctionné pendant trois saisons ; puis il est reparti en 1911 pour les Etats-Unis. Il est permis de regretter ce départ, car son pedigree, totalement exempt de courants de Saint Simon et de Galopin, en fait un élément de croisement précieux pour les nombreuses poulinières saturées de ce sang.

Après Octagon, c'est Champignol, le propre frère de Chambertin, avec lequel il a interverti cette fois l'ordre dans lequel ils avaient l'habitude de se trouver. Il doit la majeure partie de son total de 150.950 francs à la victoire sans lendemain remportée par Garance II dans le Grand Prix de la Ville de Nice.

Le neuvième rang de la liste est occupé par un étalon étranger qui va bientôt venir fonctionner en France. Rock Sand est né en Angleterre en 1900 : après une très belle carrière à deux, trois et quatre ans, carrière au cours de laquelle il remporta la triple couronne : Deux Mille Guinées, Derby et Saint-Léger, il entra au haras de son propriétaire, Sir James Miller ; mais à la mort de ce dernier, en 1906, il fut vendu 625.000 francs à M. Auguste Belmont qui l'emmena en Amérique. C'est donc un étalon tout ce qu'il y a de plus anglais qui va nous arriver des Etats-Unis. Ce sera une heureuse importation si l'on en juge par ses premières armes qui l'ont crédité de 140.850 francs avec les victoires de Qu'Elle est Belle II et de Fiametta.

Au dixième rang, nous trouvons un autre vainqueur du Grand Prix, Chéri, dont les 136.510 francs ont été réunis par Oui Dà, Saperlipopette, La Concorde et Science. C'est, parmi les dix premiers, le troisième qui se rattache à la lignée de Saint-Simon ; les deux autres, Simonian et Rabelais, sont des fils de Saint-Simon ; lui est un de ses petits-fils par son père Saint-Damien.

Le onzième, lui aussi, est un petit-fils de Saint-Simon, mais par Persimmon. C'est Plum Centre, dont on peut regretter la disparition prématurée : car, importé en 1907, il est mort en 1909. Il n'a pas donné jusqu'ici de cheval de grande classe, mais l'ensemble de sa production est bon et montre une prédisposition spéciale pour les obstacles. Ses meilleurs produits de cette année sont : Lynx Eyed, Lahire et Joyeux V et son total atteint 135.078 francs.

Enfin, pour compléter la douzaine, nous nous arrêterons à Retz, qui remporte 129.033 francs, grâce à Corton II, à Kellermann et à Gilles de Rais. Il n'a pas eu jusqu'ici les succès qu'il devrait avoir, car il possède un pedigree magnifique, dans lequel tous les éléments de réussite semblent réunis. Peut-être n'a-t-on pas encore trouvé le croisement intéressant : c'est une question qui nous entraînerait trop loin, mais que je me réserve de traiter ici.

RENÉ RIONDET.

La Grande Semaine

Malgré le mauvais temps, le sport est excellent à Deauville.

Les premières journées de Deauville nous fournissent cette semaine une ample matière, trop abondante même, car la place nous manque pour commenter tous les résultats intéressants. Un des plus importants et en même temps des plus imprévus, a été celui du Prix des Villas, gagné par Kabrérolles. La même course s'était déjà terminée l'an dernier par la victoire d'un outsider : la Baleine II y avait triomphé, grâce à son poids favorable, de Savarin III et de Clérambault. Mais la surprise de cette année est d'un tout autre calibre. Kabrérolles avait, trois jours auparavant fini dernier à Caen, derrière des concurrents d'ordre relativement modeste, Rêveur, Traquenard et Le Municipal. Ce n'était guère engageant ; mais laissons de côté si l'on veut cette défaite trop radicale et qui comporte les plus sérieuses excuses ; course folle en avant sur une distance vraisemblablement trop longue pour lui. Même avec ses performances antérieures, qui attestaient des progrès constants et une qualité sérieuse, on ne pouvait guère lui reconnaître une chance bien appréciable dans la société des Martial III et des Foxling. Que penser de la défaite si catégorique qu'il leur a infligée ? Pour Martial III, on peut affirmer sans crainte qu'il s'est montré très inférieur à lui-même. Sa forme décline, comme celle de presque tous ses camarades d'entraînement. Il faut le mettre hors du débat, et reconnaître que sa course ne signifie rien. Foxling a droit, pour sa part, à quelques excuses ; un peu débordé au début, il a eu quelque peine à se faire jour dans la ligne droite.

J. REIFF

Passons plus rapidement sur la principale épreuve de la réunion de vendredi, le Prix Hocquart. La victoire qu'y a remportée Aloës III ne nous a rien appris de bien neuf. Battre tout juste, sur une distance qui lui est favorable, Made in England, pénalisé de huit livres, et Rasoir à poids égal, ce n'est pas là un exploit ; on ne pouvait moins attendre du fils de Simonian, pour peu qu'il fût en forme. On ne sait même trop ce que peut valoir cette performance, car la défaite de Lahire, la seule qui lui donnerait un certain prix, ne doit pas être acceptée sans réserves.

Sans parler de la distance, qui excédait un peu son aptitude, ce n'est pas le Lahire des beaux jours que nous avons vu courir : son écurie ne lui accordait qu'une demi-confiance. Ce qui ressort le plus clairement, c'est la prédilection de Made in England pour l'hippodrome de Deauville, prédilection qui s'était manifestée déjà dans le Grand Prix de l'an dernier et qui lui vaudra sans doute encore des partisans dans celui de cette année.

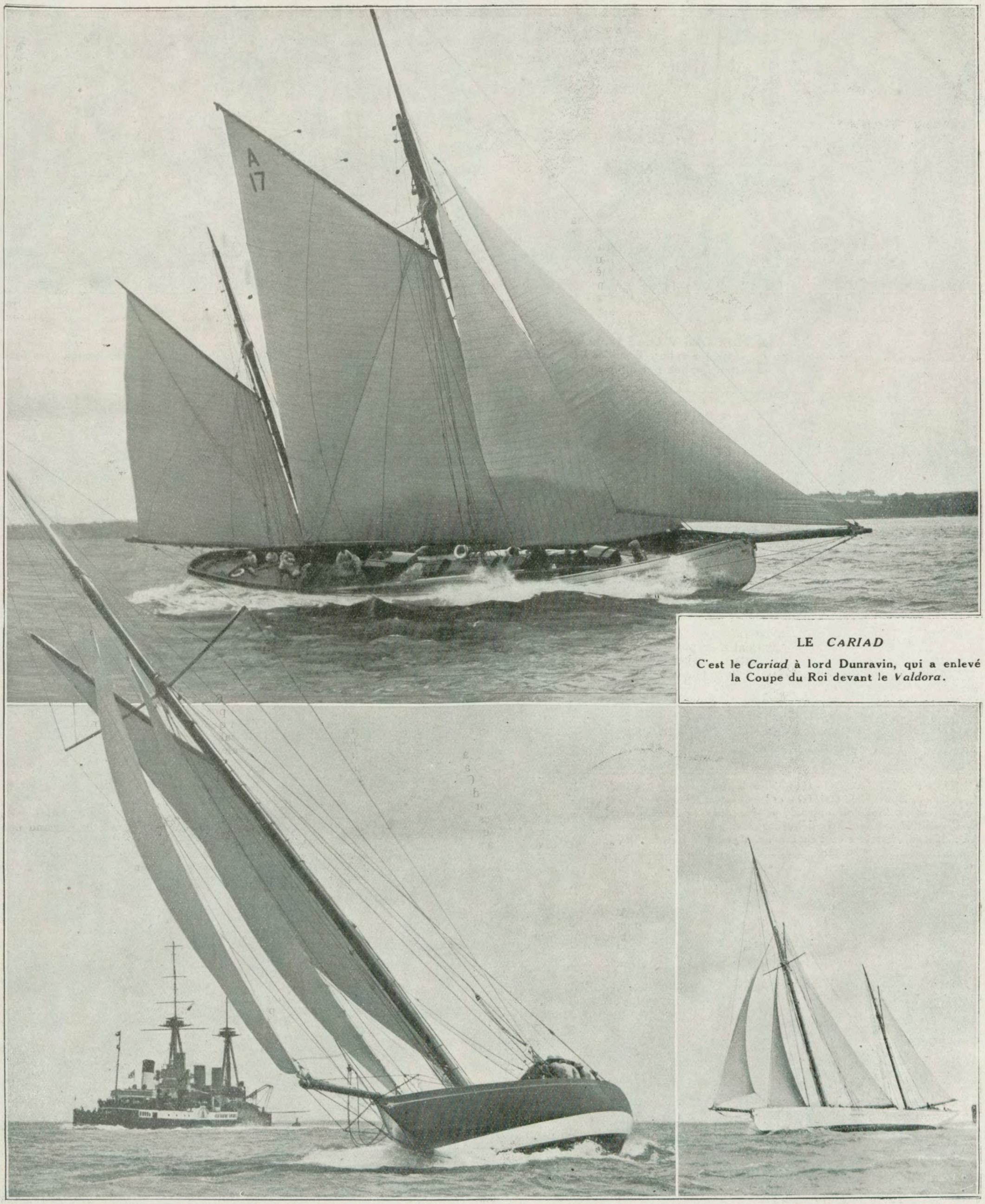
Arrivons à la réunion de dimanche, qui fut un très gros succès. Le Prix Florian de Kergolay n'avait pas encore réuni jusqu'ici un lot aussi nombreux et aussi bien composé. La Française, grâce au train soutenu mené par Ombrelle, et que Prédicateur est venu relayer au dernier tournant, y a remporté une victoire très nette. Sa dernière course était bien mauvaise, mais elle remontait assez loin pour qu'on put espérer le complet retour de forme qui s'est produit. L'excellente pouliche, de même que son camarade d'entraînement Houli, joue cette année l'intermittence, ceci soit dit sans un reproche. Les bonnes courses et les mauvaises alternent assez régulièrement. Elle avait gagné cette même course l'an dernier, mais sa tâche y semblait, cette année, plus difficile.

Sa rivale Basse Pointe n'est pas redevenue encore la Basse Pointe des beaux jours, mais elle a montré cependant un certain retour de forme, qui lui vaudra sans doute encore d'assez nombreux partisans dans le Grand Prix.

Elle y sera, d'ailleurs, sur la distance qui lui convient le mieux. Du côté des trois ans, les classements antérieurs se sont une fois de plus trouvés bouleversés. Wagram II, qui n'a jamais bien couru qu'à Longchamp n'a pas confirmé sa performance du Grand Prix, et Saint Ange III, par contre, s'est réhabilité de l'échec radical qu'il y avait subi. Peut être avec un peu plus de bon vouloir, aurait-il réussit à battre La Française : il a paru un moment aller mieux que la jument, mais pas disposé à la dépasser.

STUART.

LES GRANDES RÉGATES DE COWES



LE *CARIAD*

C'est le *Cariad* à lord Dunravin, qui a enlevé la Coupe du Roi devant le *Valdora*.

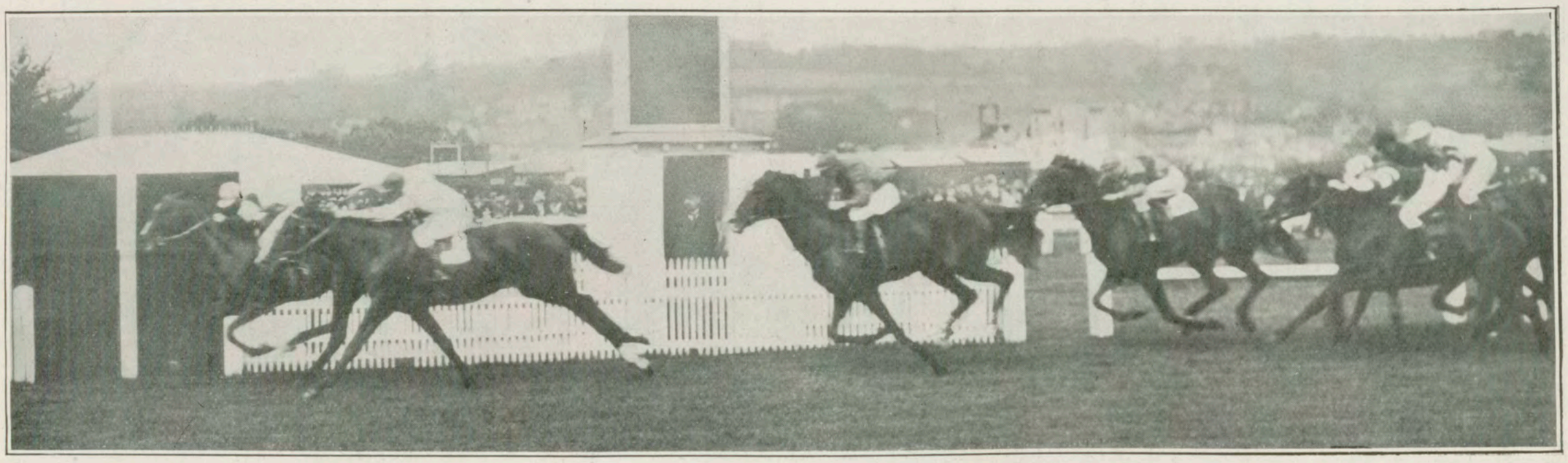
LE *VANITY* DANS LA VAGUE

Comme tous les ans, le roi et la reine d'Angleterre ont suivi, à bord du yacht royal *Victoria and Albert*, les différentes épreuves de la Grande Semaine de Cowes. Le *Vanity*, dont nous donnons une impressionnante photographie, a remporté, la première journée, la série des yachts de 15 mètres. Le vent et la pluie faisaient rage; les bateaux étaient plaqués par la rafale et leurs voiles semblaient toucher l'eau.

LE *VALDORA*

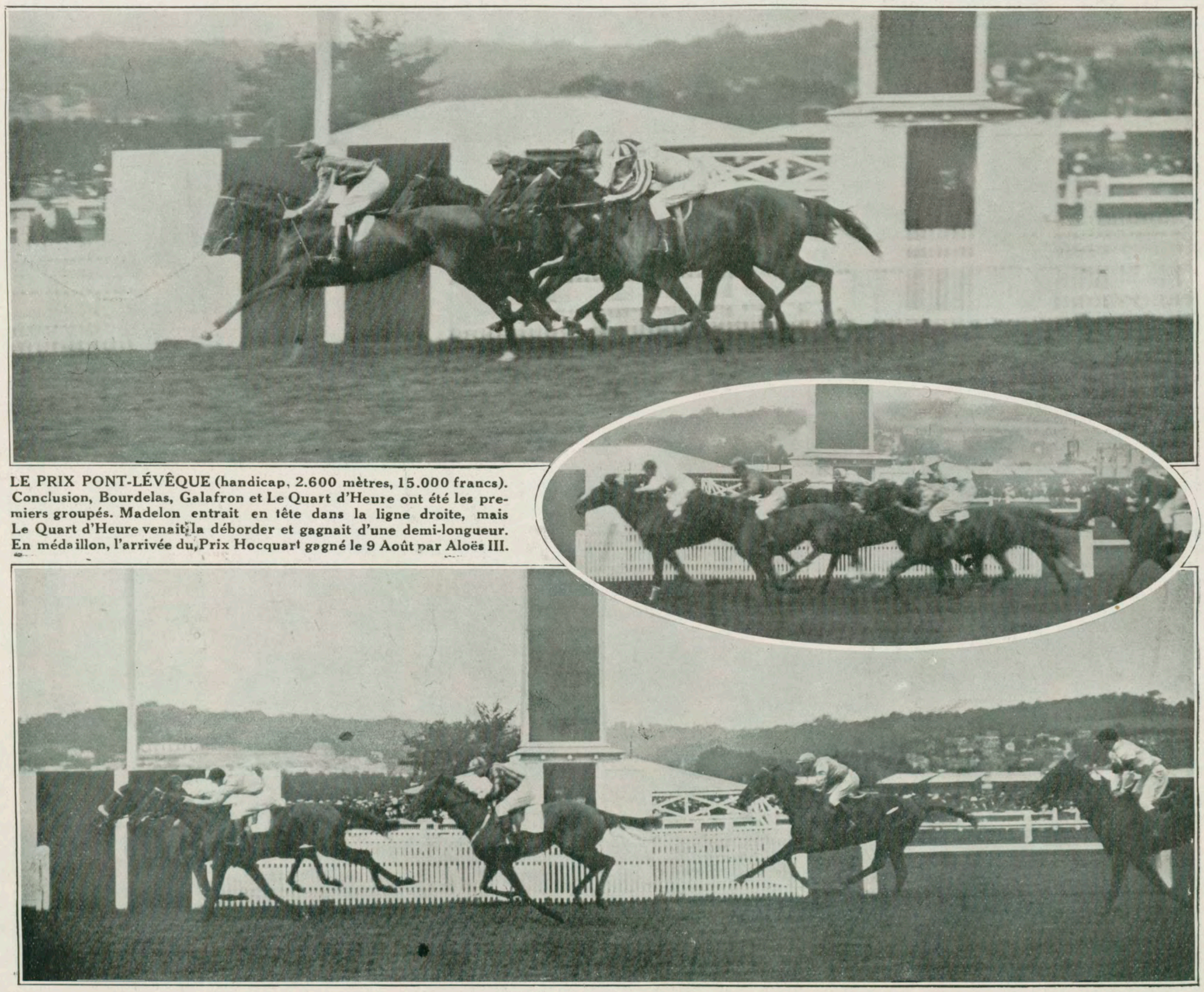
Le *Valdora*, à sir W. Postal, s'est classé second dans la Coupe du Roi. Le *Météor*, le yacht de l'Empereur d'Allemagne, abandonna peu après le départ.

LES COURSES A DEAUVILLE



Kabrérolles Foxling Qui La Bohème II Shannon Martial III

LE PRIX DES VILLAS (2.000 mètres, 20.000 francs). — Deauville 7 Août. — L'arrivée.
La Bohème II s'est élancée en tête devant Kabrérolles, Templier III, Martial III ; Shannon, fermait la marche. Dans la ligne droite, Kabrérolles venait très fort et battait Foxling par une demi-longueur. Qui, finissait troisième à une longueur de Foxling.



LE PRIX PONT-LÉVÊQUE (handicap, 2.600 mètres, 15.000 francs). Conclusion, Bourdelas, Galafron et Le Quart d'Heure ont été les premiers groupés. Madelon entrait en tête dans la ligne droite, mais Le Quart d'Heure venait la déborder et gagnait d'une demi-longueur. En médaillon, l'arrivée du Prix Hocquart gagné le 9 Août par Aloës III.

LE PRIX FLORIAN DE KERGORLAY (3.600 mètres, 40.000 francs). — Deauville, 11 Août. — L'arrivée.
Lilium, Kabrérolles, La Française et Ombrelle sont partis en tête. Aux tribunes, Ombrelle menait devant Galafron. Dans le tournant, Prédicateur était devant. Dans la ligne droite, La Française prenait l'avantage et résistait à une bonne attaque de Saint-Ange III. Basse-Pointe se plaçait troisième devant Prédicateur, Impérial III, et Lilium. Milton Henry a su très bien conduire la course de La Française.